DATE	NAME - NOM

DOCUMENTS DE LA SESSION.

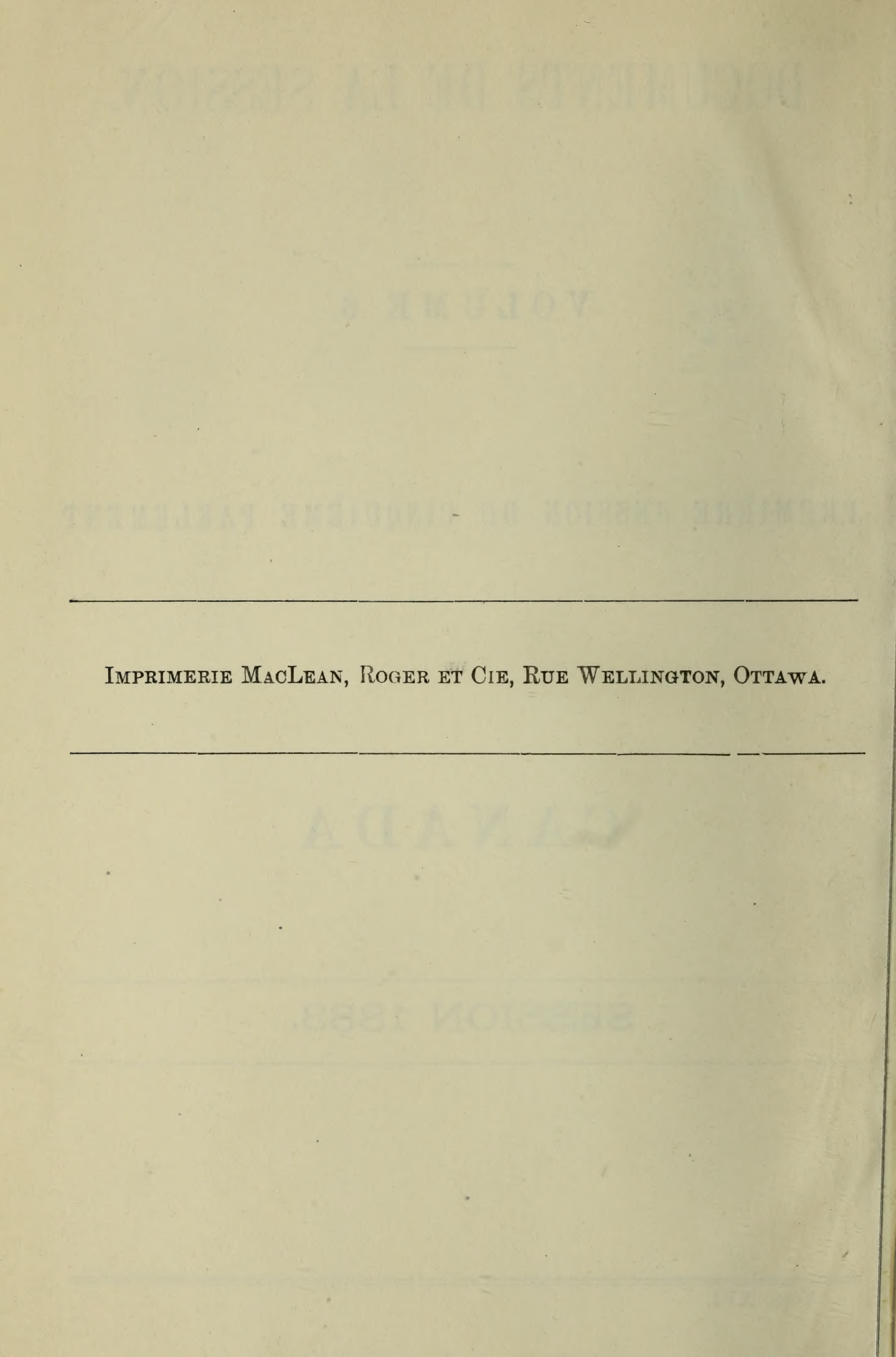
VOLUME 6.

PREMIÈRE SESSION DU CINQUIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1883.



IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON, OTTAWA.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME XVI.—SESSION 1883.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

A	N°
Accidents sur le ch. de fer G.T.	76a
do do Intercolonial	40d
Accidents survenus aux navires canadiens sur les grands lacs	58
Accise, Montréal	13b
Acte d'extradition du Canada	32
Administration de la justice, réclamations des provinces	119
Agents, droit imposé par le régistraire de la cour suprême	63
Agriculture, rapport annuel	14
Albert, cour de comté	67a
Albert (Port), havre de	46e
Allan, tarif de fret sur la ligne, saison 1882-83	39 et 39a
Allemagne, arrangements commerciaux avec l'	89
do communication par steamers avec l'	71
Amendes et saisies	38
Amendes perçues et comment disposées	38
Antilles, commerce entre le Canada et les	98
Articles en fer, remise de droits sur	45a
Assurances	12 à 12c
do rapport du surintendant des	12
Assurance contre le feu, de 1880 à 1882, inclusivement, dans Montréal, Québec, Toronto, Hamilton, Ottawa, Halifax, Saint-Jean, N.-B	12c
Assurance contre l'incendie et maritime, relevé sommaire pour 1882	12a
Assurances sur la vie et contre les accidents, relevés des, pour 1882	12b
Auditeur général, rapport de l'	6
B	
Baie des Chaleurs, subvention à la cie de ch. de fer de la	121
Baker, David, nomination de	110
Banques, liste des actionnaires	19
Banque de Saint-Jean	34
Baptêmes, marriages et sépultures	44
Batterie de campagne de Richmond	31c
Batteries A et B, personnel des officiers	56a
Batteries A et B, nombre de ceux qui ont suivi un cours d'instruction dans les	31e
Bayfield, havre de	46f
Belgique, arrangements commerciaux avec la	89
Bernatchez, N., saisie de	35a
Berthier, camp de, en 1882	31f
Bibliothèque du parlement, rapport annuel	15
Blackeby, rapport de	16
Boissons fermentées et distillées, importées	58
do do matières employées	59
Bouées et balises, lac Huron	87
Brae, comté de Prince, I.P.E	52e
"Brandy Pots" et Rivière-du-Loup, sémaphores	78
Brésil, commerce entre le Canada et le	9c
Brise-lames	52 à 52a
do New-Harbor, N.-E	524
Brise-lames, Port-Lorne, N.-E	25
Budget, 1883-84	1
do supplémentaire	1
do do 1883-84	1
do do de autre	1
Bureau de poste, Montréal	13b
C	
Cadets, collège militaire royal	56
Callander et Gravenhurst, subvention au chemin de fer entre	121
Campbellton, steamer en correspondance avec le ch. de fer Intercolonial	40k
Canada, canons pour le	116
do carte indiquant les ch. de fer du	8a
do commerce entre les Antilles, le Brésil et le	98
do acte d'extradition du	32
Canada Central, ch. de fer, acquisition par la cie du ch. de fer du Pacifique	27n
Canada Central, chemin de fer du, boni de Pembroke	69
Canada, statuts du	17 à 17b, 28
Canadien du Pacifique, octroi de terre	27e, 27f
do chemin de fer	27 à 27r 69
do commission du	27g
do carte, etc., du	27o
Canadien, tabac	35 et 35a
Canaux	4, 81, 83, 105 à 105c, 109
Canaux, statistiques des	4
Canaux et chemins de fer, rapport annuel	8
Canaux, dette publique encourue pour les	109
Canons pour le Canada	116
Cap-Breton, constitution, etc	70
Caraquet, N.-B., subvention à la compagnie de chemin de fer de	121
Carillon et Grenville, canal de	105 à 105b
Cartouches, fabrique de, Québec	99
Charybdis, vapeur	120
Chemin de fer Intercolonial, réclamations contre le	40b
Chemin de fer Intercolonial, accidents sur le	40d
Chemin de fer Intercolonial	40 à 40l
Chemin de fer canadien du Pacifique	27 à 27r
Chemin de fer du Grand-Tronc	76 à 76c
Chemin de fer du lac Saint-Jean	90
Chemin de fer de l'I. P.-E	86
Chemins de fer du Canada, cartes des	8a
Chemins de fer et canaux, rapp. annuel des	8
Chemins de fer, dette publique encourue pour les	109
Chemins de fer, subventions aux	121
Cinquième élection générale	77 et 77a
Cockburn, James, C.R., commission à	17 à 17b
Colombie-Britannique, vaisseaux de guerre de S.M. sur les côtes de la	106
Colombie-Britannique, constitution, etc	70
do immigration dans la	93, 93a
do pénitencier	29a
do pilotes et pilotage	111
Colonisation, concession pour fins de	117

C N°

Colonisation, terres pour ... 84
Commerce entre le Canada, les Antilles et le Brésil ... 98
Commis surnuméraires, douane de Montréal 49
Commissaire des pêcheries, rapport du ... 7
do en France ... 60
Commission, chemin de fer Intercolonial ... 40*b*
do donnée à J. Cockburn, C.R. . 17 à 17*b*
do révision des statuts fédéraux 17 à 17*b*
Commission du chemin de fer Intercolonial. 40*b*
Commission du chemin de fer Canadien du Pacifique ... 27*g*
Communication par steamers avec l'Allemagne ... 71
Compagnie britannique canadienne de prêt et de placement ... 73
Compagnies d'assurance contre l'incendie et maritimes, relevé pour l'année 1882. . 12*a*
Comptes des crédits ... 6
Comptes non réglés avec les provinces ... 20
Comptes publics pour 1881-82 ... 41, 1
Constitutions, etc., du C.-B., N.-E., I.P.-E., N.-B., C.-B. et de l'île de Vancouver ... 70
Construction, progrès des travaux de, C.C.P. 27*d*
Contrats A et B, C.F.C.P., changement du mode de construction ... 27*p*
Contrats, C.C.P ... 27*i*
Cour de comté, Nouveau-Brunswick ... 67
Cours de comté, élévation du traitement des juges des ... 67*b*
Cours de comté ... 67 à 67*b*
do Kings et Albert ... 67*a*
Cour maritime ... 68 et 68*a*
Cour maritime, Ontario, règlements de la, etc 68*a*
do procédures de la ... 68
Credit-Valley, intérêt dans le chemin de fer C.P. de ... 27*n*
Credit-Valley, bons ... 27*a*
Criminelle, statistique, pour 1881 ... 14

D

Dauphenée, Jas., réclamation de ... 115
De la Chevrotière. M. O. C. ... 51
Département des travaux publics, dépenses pour télégrammes ... 124
Dépenses, pénitencier de la Col.-Britannique 29*a*
do police fédérale ... 18
do et recettes, imputables sur le fonds consolidé ... 30
Dépenses et revenu, C.F.I ... 40*a*
do imprévues ... 22, 42
Dette publique encourue pour les chemins de fer, canaux, etc ... 109
Digby, N.-E., quaiage à ... 97
Dionne, — compte des médecins pour soins à. 40*e*
Distribution des statuts du Canada ... 28
Douanes, Montréal, département des ... 13*b*, 49
do droits payés par le C.C.P ... 27*m*
do do remboursés à Toronto ... 91
Drogues, analyse des ... 4*a*
Droits sur le sel ... 65
Droits payés par le C.C.P. sur importations 27*m*

E

Equador, arrangements commerciaux avec. . 89
Egypte do do ... 89
Elections générales, 1882-83 ... 77 et 77*a*
Espagne, arrangements commerciaux avec l' 89
Examen des seconds ... 7
Exportat. et import., dernier semestre, 1882. 92
Expropriation de terrains, à Saint-Jean, pour le chemin de fer Intercolonial ... 40*h*
Extradition du Canada, acte d' ... 32
Fabre, l'hon. Hector, commission en France 60

F N°

Fabriques, travail dans les ... 16 et 16*a*
Falsification des substances alimentaires ... 4
Fédérale, police, dépense de la ... 18
Fédéraux, huissiers, nomination des ... 63 et 62*a*
Fédéraux, statuts ... 17 à 17*b*, 28
Fonds consolidé, recettes et dépenses imputables au ... 30
Fonds d'amélioration des terres ... 20
France, arrangements commerciaux avec la. 89
do commissaire en ... 70
Frontenac, terrasse, Québec ... 113

G

Garanties et sécurités ... 25
Gaspé, pétition des marchands de poisson de 98
do steamer en correspondance avec le C.I ... 40*k*
Gatineau, subvention à la cie du chemin de fer de la Vallée de la ... 121
Générales, élections, 1882 ... 77 et 77*a*
do do liste des officiers rapporteurs ... 33
Genii, requête du patron du, demandant de relaxer certains marins ... 72
Glendon, steamer pour remplacer le ... 97
Goodwin, Jas., montant payé ... 105
Gouvernement, hypothèque sur C.G.T ...
Gouvernement, arpentage du, lot n° 133, Manitoba ... 107
Gouverneur général, mandats du ... 26, 43
Grain et produit du grain ... 100
Grand-Tronc, chemin de fer ... 76 à 76*c*
Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, subvention à la cie du ch. de fer de la ... 121
Gravenhurst et Callander, subvention au chemin de fer entre ... 121
Greece's Point, canal Grenville ... 105*a*, 105*b*
Grenville et Carillon, canal de ... 105 à 105*b*

H

Halifax et Cap-Breton, cie de ch. de fer et de charbon d' ... 40*j*
Halifax, primes d'assurance, de 1880 à 1882. 12*c*
do troupes à ... 88
Hamilton, assur. contre le feu, de 1880 à 1882 12*c*
Hamilton et Nord-Ouest, achat de parts de la cie, par le G.T ... 76
Hangar à marchandises et des entrepôts à Saint-Jean, N.-B., C.I ... 40*g*
Havelock et Petitcodiac, N.B.. subvention au ch. de fer d' ... 121
Hébert, H., manœuvres frauduleuses ... 78
Heney, Stewart et cie, entrepreneurs ... 105*a* et 105*b*
Houille, quantité exportée ... 36
do do de la N.-E ... 36
Hudson, baie d' ... 104
Huissiers fédéraux, nomination des ... 62 et 62*a*
Huron, bouées et balises sur le lac ... 8
Hydrographique, levée ... 64

I

Immigration ... 93 à 93*c*
Immigration des Chinois dans la Colombie-Britannique ... 93*a*
Importations et exportations, semestre 1882. 92
Inspection des bateaux à vapeur ... 7
Instruction, personnel d', collège militaire royal ... 56*a*
Instruments aratoires, etc., importés dans le Manitoba et les T.N.-O ... 103 à 103*b*
Intercolonial, chemin de fer ... 40 à 40*l*, 121
do do commission ... 40*b*
do do subvention à l' ... 121

I N°

Intérieur, rapport annuel du revenu de l'...... 4
Intérieur, revenu de l', Montréal. 13*b*
Intérieur, rapport annuel du département de l' 23
Iona, salles d'exercices.......................... 50

J

Jamaïque, arrangements commerciaux avec. 89
Jetées et quais......... ....46 à 46*g*, 75
Juges de cours de comté, augmentation de salaire des.. 67*b*
Juifs de Russie, réfugiés au Canada............. 93*c*
Justice, administration de la, réclamations des provinces....................................... 119

K

Kaministiquia, rivière, terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique 27*r*
Ketchum, H. G. C., réclamation sur le chemin de fer Intercolonial 40*l*
Kings, cour de comté de.......................... 67*a*

L

Lac des Bois, steamers pour le..................... 114
Lac Huron, bouées et balises 87
Lac Saint-Jean, chemin de fer du.............. 90
Lebel, Dr, compte du.................................. 40*e*
Législation de la province de Québec, relative à la vente des liqueurs....................... 59*a*
Levée hydrographique................................. 64
Licences de bois de construction sur le territoire en contestation de l'Ontario 118
Liqueurs enivrantes ....59 à 59*b*
Liqueurs, distillées et fermentées.................. 59
do vente des............................59*a* et 59*b*, 61
Liste des personnes mises à la retraite........ 21*a*
Liverpool, baie de, brise-lames à la............. 52*b*
Luke, rapport de. 16*a*
Lyon, M. J. A 122

M

Mandats du gouvernenr général 26, 43
Manitoba, instruments aratoires importés dans le...103 à 103*b*
Manitoba, agence des sauvages du................ 123
Manitoba, subventions au............................ 108
Mariages, baptêmes et sépultures 44
Marine et pêcheries, rapport annuel.. 7
Matériel roulant, chemin de fer I...........40, 40*f*, 40*i*
Mélasse, importée par les navires 58*b*
Méridien unique.. 48
Miller, J.A., juge.. 53
Milice, achat de couvertures pour la............ 31*b*
Milice...31 à 31*f*
Milice, rapport annuel 9
Miliciens de 1812.....................................31 à 31*a*
Miramichi, Cie du chemin de fer de la vallée du, subvention à...................................... 121
Mise à la retraite.....................................21 à 21*b*
Montagnes Rocheuses et de Selkirk, ligne du C.C.P.. 57*l*
Montenegro, arrangements commerciaux avec.. 89
Montréal et de l'Ouest, subvention à la Cie du chemin de fer de.............................. 121
Montréal, département des douanes............. 49
Montréal, assurance contre l'incendie, de 1880 à 1882.. 12*c*
Montréal, Ottawa et Occidental, Cie du chemin de fer, acquisition par le chemin de fer Canadien du Pacifique.................. 27*n*
Moravian et *Newfield*, steamers.................... 101
Morocco, arrangements commerciaux avec.. 89
Morpeth, havre de, sur le lac Erié................ 46*g*
Murray, canal... 83

Mc N°

McCallum, correspondance concernant W.D. 40*c*
McMillan, destitution de J. D. McMillan...... 110

N

Napanee, Tamworth et Québec, subvention au chemin de fer.. 121
Navigation et commerce, Tableaux 2
Navires canadiens, accidents survenus aux, sur les grands lacs 58
Navires, remise de droits sur les matériaux pour la construction des. 45
Navires enregistrés dans la prov. de Québec 58*a*
Navires qui ont importé du sucre, du sirop et de la mélasse....................................... 58*b*
Newfield et *Moravian*, steamers 101
New-Harbor, N.-E., brise-lames...................... 52*a*
Nord, chemin de fer du, acheté par le chemin de fer du Grand-Tronc.................. 76
Nord-Ouest, instruments aratoires importés dans les Territoires du. .... 103 à 103*b*
Nouveau-Brunswick, constitution, etc., du.. 70
do cour de comté du........ 67
Nouvelle-Ecosse, constitution, etc., de la.... 70

O

Obligations d'octrois de terres, chemin de fer Canadien du Pacifique 27*c*, 27*f*
Océanique, service postal.............................39 et 39*a*
O'Connor, honorable John........................... 85
Officiers d'état-major des batteries "A" et "B"... 56*a*
Officiers-rapporteurs, liste des..................... 33
Okanagan et Shuswap, canal........................ 81
Ontario et Québec, chemin de fer d'............ 27*n*
Ontario, sentence arbitrale relative aux limites.. 95
Ontario, lac, stations de sauvetage............... 112
Ontario, cour maritime d'............................ 68*a*
Ottawa, assurances contre le feu, de 1880 à 1882... 12*c*

P

Pêche du homard, saison prohibée 37*e*
Pêches, réclamations de primes pour..........37, 37*c*
do baux ou permis de, dans le N.-B....... 37*a*
do du saumon, clôture de la saison....... 37*e*
Pêcheries..37 à 37*e*
do et marine, rapport annuel............. 7
do rapport du commissaire 7
Pêcheries, instructions aux inspecteurs des. 37*b*
do saisies par les inspecteurs des...... 37*b*
Pêcheurs, primes aux.................................. 37*c*
Pembroke, chemin de fer du Canada Central, bonis de.. 69
Pénitenciers, rapport annuel........................ 29
Pénitencier, Colombie-Britannique.............. 29*a*
Perley, réclamation de Amos........................ 37*d*
Permis d'exploiter les mines dans le territoire en contestation de l'Ontario......... 118
Petitcodiac à Havelock, N.-B., subvention au chemin de fer entre 121
Phare de Quaco.. 57
Pictou et Truro, embranchement du C. I.... 40*j*
Pilotes et pilotage, Colombie-Britannique ... 111
Poids et mesures 4
Pont de chemin de fer de Saint-Jean ......47 et 47*a*
Portage, île du... 96
Port-Albert, havre de.................................. 46*e*
Port-Lorne, N.-E., brise-lames..................... 52
Prime de pêche, réclamations......................37, 37*c*
Prime aux pêcheurs..................................... 37*e*
Prince-Edouard, constitution, etc., de l'Ile du 70
do chemin de fer de l'Ile du.... 86
Produits du grain, et grain.......................... 100
Prolongement-Est, N.-E............................... 40*j*
Promotions, service civil.............................21, 13*a*

P N°

Provencher, J. A., surintendant des sauvages du Manitoba 123

Q

Quaco, phare de 57
Quais et jetées ..... 46 à 46j
Québec et lac Saint-Jean, subvention à la compagnie du chemin de fer 121
Québec, fabrique de cartouches de 99
do cité de, assurance contre le feu, 1880-82 ..... 12c
do terrasse Frontenac 113
do subvention provinciale de ..... 94 et 94a

R

Rapide Plat, canal du 105c
Rapport annuel du directeur-gén. des postes 3
Rapport général des travaux publics, 1867 à 1882 ..... 10a
Recensement et statistique 24
Recettes et dépenses, imputables au fonds consolidé 30
Réclamations de primes de pêche 37
Réclamations du gouvernement de l'I. P.-E. pour le remboursement des dépenses faites pour l'entretien des prisonniers. 46o, 46d
Réclamations de l'I. P.-E. pour le remboursement des dépenses faites pour quais et jetées ..... 46c et 46d
Réciprocité entre le Canada et les E.-U. 55
Règlements concernant les terrains miniers autres que les houillers 102
Remise de droits sur les matériaux employés pour la construction des navires 45
Remise de droits sur les articles fabriqués 45a
Renouf, compte du Dr 40e
Revenu et dépenses, C.F.I. 40a
Réserves de la marine et terres de l'artillerie ..... 82 et 82a
Richmond, batterie de campagne de 31c
Riv.-du-Loup et "Brandy Pots," sémaphore 74
Rivière-du-Loup, embranchement de la, vendu au chemin de fer G.T. ..... 76b à 76c
Riv.-du-Loup et à la Riv.-Ouelle, quais à la 75
Roumania, arrangements commerciaux avec 89
Royal, collège militaire 56, 56a
Russell *vs.* la Reine 80
Russie, réfugiés juifs de 93c

S

Sa Majesté, vaisseaux de guerre de, sur les côtes de la Colombie-Britannique 106
Saint-Laurent et Ottawa, chemin de fer, acheté par le G.T. 76
Saint-Jean, banque de 34
Saint-Jean-Port-Joli, jetée à ..... 46 et 46a
Saint-Jean, terrains pris pour l'Intercolonial 40h
Saint-Jean, N.-B., assurance contre le feu, de 1880 à 1882 ..... 12c
Saint-Jean, pont de chemin de fer de ..... 47 et 47a
Saint-Jean, rivière, N.B. 122
Sainte-Anne (Chicoutimi), quai de 46b
Sainte-Agathe, Man., réclamations du lot n° 133 106
Saisies et amendes 38
do aux ports d'entrée 38
Saisies de tabac 35a
Salle d'exercice, Iona 50
Saumon, pêche du 37b
Sauvages, rapport annuel des affaires des 5
do agences des, Manitoba 123
Secrétaire d'Etat, rapport annuel 11
Sections 14 et 15, C.C.P. 27g
Sécurités et garanties 25

S N°

Sel, droits sur le 65
Selkirk et des Montagnes Rocheuses, ligne de, C.C.P. 27l
Sémaphores de la Rivière-du-Loup et de "Brandy Pots" 74
Sentence arbitrale relative à l'Ontario 95
Sépultures, baptêmes et marriages 44
Serv. postal entre le Canada et le Royaume-Uni ..... 39 et 39a
Service civil, nominations et promotions ..... 13 a, 21
do rapport des examinateurs 13
do Montréal 13b
Servie, arrangements commerciaux avec la 89
Shelburne, sifflet d'alarme du havre de 66
Shuswap et Okanagan, canal de 81
Sifflets de brume, havre de Shelburne 66
Spellmacheen-Okanagan, canal de 81
Stations de sauvetage 112
Statuts fédéraux refondus, etc ..... 17 à 17b
Statistique criminelle, pour 1881 14
do des chemins de fer 8a
Steamers pour le lac La Pluie 114
Steamers *Newfield* et *Moravian* 101
Stewart, John, volontaire de 1837-38 ..... 31d
Substances alimentaires, falsification des ..... 4 et 4a
Subvention provinciale de Québec ..... 94 et 94a
Subventions au Manitoba 108
Subventions à certains chemins de fer 121
Sucre et sirop importés par des navires 58b
Summerside, havre de 54
Supplique de marins d'être relaxés de prison 72
Suprême, cour, règle amendée 63

T

Tabac canadien 35
Tableaux du commerce et navigation 2
Tarif du fret entre le C.I. et la ligne Allan pour la saison 1882-83 ..... 39 et 39a
Tarif du fret, section ouest, C.C.P. 27j
Télégrammes, dépenses pour, département des travaux publics 124
Terrains cédés au Canada par le gouvernement impérial 113
Terrains houillers, Nord-Ouest, ventes et locations de 36a
Terrains houillers, règlements pour 36b
Terrains miniers, règlements concernant les 102
Terres de l'artillerie et réserves de la marine ..... 82 et 82a
Terres pour la colonisation 84
Terres, chemin de fer Canadien du Pacifique 27k
Tonnerre, baie du, terminus du C.C.P. 27r
Toronto, droits de douanes remboursés à 91
Toronto, assurance contre le feu, 1880 à 1882 ..... 12c
Tracé de la section Est, ch. de fer C. du P. 27j
Travail dans les fabriques ..... 16 et 16a
Travaux publics, rapport annuel ..... 10 et 10a
Troupes à Halifax 88
Truro et Pictou, embranchement du C.I. de 40j

U

Unique, méridien 48

V

Vancouver, constitution de l'Ile de, etc 70
Vapeurs pour le lac des Bois et le lac La Pluie 114
Vente de liqueurs ..... 59a, 59b et 61
Vétérans de 1812, décédés depuis 1875 31
do survivants ..... 31 et 31a
do veuves des 31

W

Wellington, Grey et Bruce, achat de part fait par le G. T. du chemin de fer 76
Whitehead, Jos., entrepreneur 27g

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME A.

RECENSEMENT DU CANADA, 1880-81, vol. III.

MATIERES DU VOLUME N° 1.

N° 1.... COMPTES PUBLICS :—Pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

BUDGET :—Des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1884.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1883.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1884.

Autre budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1884.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2.... COMMERCE ET NANIGATION :—Tableaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3.... DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :—Rapport du, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

4.... REVENU DE L'INTÉRIEUR :—Rapports, états et statistiques du, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Supplément n° 1 :—Statistique des canaux, pour la saison de navigation, 1882.

Supplément n° 2 :—Poids et mesures, 1882.

Supplément n° 3 :—Falsification des substances alimentaires, 1882.

4a... Réponse à une adresse (Sénat) ; état indiquant—Les divers médicaments (drogues) et produits alimentaires dont l'analyse a été ordonnée aux chimistes nommés officiellement, et le rapport des analystes sur ce sujet.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5.... AFFAIRES DES SAUVAGES :—Rapport annuel du département des, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

6.... AUDITEUR GÉNÉRAL :—Rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits ouverts, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

7..... MARINE ET PÊCHERIES :—Rapport du ministre de la, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Supplément n° 1 :—Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, de l'examen des aspirants, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1882.

Supplément n° 2 :—Rapport du commissaire des pêcheries, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

MATIÈRES DU VOLUME Nº 6.

Nº 8... Chemins de fer et canaux :—Rapport annuel du ministre des, pour le dernier exercice terminé le 30 juin 1883.

8a Statistique des chemins de fer du Canada :—Capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1882, avec carte indiquant les chemins de fer du Canada.

9... Milice :—Rapport sur l'état de la milice, pour l'exercice 1882.

10... Travaux publics :—Rapport annuel du ministre des, pour l'exercice 1881-82.

MATIÈRES DES VOLUMES Nos 7 et 8.

10a Travaux publics :—Rapport général du ministre des, du 30 juin 1867 au 1er juillet 1882.

MATIÈRES DU VOLUME Nº 9.

11... Secrétaire d'État du Canada :—Rapport du, pour l'année terminée le 31 décembre 1882.

12... Assurances :—Rapport du surintendant des, pour 1881.

12a Compagnies d'assurance contre l'incendie et maritimes :—Relevés sommaires, pour l'année expirée le 31 décembre 1882.

12b. Assurances sur la vie et contre les accidents :—Relevés des, pour l'année 1882.

12c. Réponse à ordre :—Etat des montants collectifs des primes d'assurance contre le feu perçues, et des pertes payées, pendant chacune des années 1880, 1881 et 1882, dans chacune des cités suivantes : Montréal, Québec, Toronto, Hamilton, Ottawa, Halifax et Saint-Jean, N.-B. (*Pas imprimée.*)

13... Service civil :—Rapport des examinateurs.

13a. Etat donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882, et spécifiant la charge à laquelle chacune d'elles a été nommée ou promue,—conformément aux prescriptions de l'Acte du Service Civil, 1882.

13b. Réponse à ordre :—Etat contenant le nom, l'âge et l'origine de toutes les personnes employées dans les bureaux des douanes, des postes ou de l'accise, à Montréal, depuis le 1er mai 1882 jusqu'au 20 février 1883, et le montant du salaire alloué à chacun des dits employés ; aussi les noms des employés dans les bureaux de la douane et de l'accise, qui se trouvent inscrits sur la liste du service civil, ayant droit à une pension. (*Pas imprimée.*)

MATIÈRES DU VOLUME Nº 10.

14... Agriculture :—Rapport du ministre, pour l'année de calendrier 1882.

Statistique criminelle, 1881 :—Annexe au rapport du ministre de l'agriculture, pour l'année 1882.

15... Bibliothèque du Parlement :—Rapport du bibliothécaire.

16... Travail dans les fabriques :—Rapport (Sénat) de A. H. Blackeby, sur le fonctionnement des lois qui règlent le travail dans l'Etat du Massachusetts.

16a.. Rapport de W. Lukes sur les manufactures en Angleterre et sur le continent en Europe.

17... Statuts fédéraux :—Rapport du commissaire chargé de colliger, etc., les statuts passés par le Parlement de la Puissance du Canada, depuis la confédération.

7a. Réponse à adresse :—Etat détaillé de toutes dépenses faites au sujet de la commission donnée à l'honorable James Cockburn, C.R., de refondre les statuts fédéraux, et copie de la commission, et de tous rapports faits par lui à ce sujet.

17b. Réponse à adresse :—Copie de toute correspondance, etc., concernant la nomination d'un commissaire pour réviser les statuts du Canada.

N° 18 ... POLICE FÉDÉRALE :—Relevé des dépenses de l'année 1882. (*Pas imprimé.*)

19.... BANQUES :—Liste des actionnaires des banques canadiennes. (*Pas imprimée.*)

20.... FONDS D'AMÉLIORATION DES TERRES :—Réponse à une adresse ; copie de toutes lettres, etc., entre ce gouvernement et les gouvernements d'Ontario et de Québec, depuis le 1er juin 1882 jusqu'à date, au sujet de ce fonds et des comptes non réglés ; aussi, un état faisant connaître les balances, s'il en est, actuellement dues aux dites provinces. (*Pas imprimée.*)

21.... MISES À LA RETRAITE :—Etat faisant connaître les noms, etc., de chaque personne mise à la retraite, conformément à l'acte du service civil, 45 Vic., ch. 4, sec. 55, par. 3

21*a*.. Liste indiquant les noms des personnes à la retraite, 23 février 1883, ainsi que le montant de la pension payée à chacune.

21*b*... Réponse (partielle) à ordre ; état indiquant séparément, pour chaque année, depuis l'établissement de la caisse de retraite,—1° le nombre de personnes placées sur la liste de l'année comme ayant droit aux bénéfices de l'acte ; 2° le nombre de personnes mises à la retraite avec pension, pendant l'année, en vertu de l'acte ; 3° le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année avec une gratuité, en vertu de l'acte ; 4° Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par celles qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension, ou qui se sont retirées avec une gratuité, faisant la différence entre celles dont la mise à la retraite a été occasionnée par l'abolition de la charge ; 5° le nombre de personnes sur la liste de l'année qui sont décédées pendant leur service ; et 6° le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes mortes, dans l'année, pendant leur service.

22.... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des paiements portés en vertu d'ordres en conseil, depuis le 1er juillet 1882, jusqu'à date, conformément à l'acte 45 Vic., chap. 2, cédule B.

23. ... INTÉRIEUR :—Rapport annuel du département de l', pour l'année 1882.

24.... RECENSEMENT ET STATISTIQUE :—Rapport, requis par la clause 25 de l'Acte concernant le recensement et la statistique, de 1879, sur les travaux faits et les sommes dépensées pendant l'année civile, 1882.. (*Pas imprimée.*)

25 ... GARANTIES ET SÉCURITÉS :—Etat détaillé des garanties et sécurités enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat du Canada, soumis au parlement du Canada, conformément à l'Acte 31 Victoria, chap. 37, section 15. (*Pas imprimé.*)

26.... MANDATS DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL :—Etat des, émis depuis la dernière session du parlement, conformément à l'Acte 41 Victoria, chapitre 7, section 32, par. 2, pour l'exercice 1881-82, et 1882-83.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

27.... CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse à résolution ; rapport donnant des renseignements complets sur toutes les matières relatives au chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à la date la plus rapprochée : 1° le choix de la route ; 2° le progrès des travaux ; 3° le choix ou la réserve des terres ; 4° le paiement de deniers ; 5° la construction des embranchements ; 6° le progrès des travaux sur ces embranchements ; 7° les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises ; 8° les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à l'expiration de l'exercice précédent ; 9° les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la présentation de l'état ; 10° copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, concernant les affaires de la compagnie.

27*a*.. Réponse à une résolution ; memorandum quant à la substitution par le chemin de fer de Credit-Valley pour $1,000,000 déposées en espèces.

27*b*... Réponse à une résolution ; Rapport de la compagnie, en compte avec le gouvernement du Canada, savoir :—compte d'avance sur rails, compte d'obligations hypothécaires, compte courant et compte de subvention. (*Pas imprimée.*)

27*c*... Réponse à une résolution ; cédule de la correspondance au sujet des obligations hypothécaires du Pacifique canadien.

27*d*... Réponse à une résolution ; memorandum sur le progrès des travaux de construction du chemin de fer, daté de Montréal, le 21 fevrier 1883. Aussi, une carte de la région que traversera le chemin de fer. (*Pas imprimée.*)

N° 27e... CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE :—Réponse à une résolution ; nouveau rapport donnant des renseignements complets, non contenus dans le n° 27 ; et aussi, un plan montrant les régions à exproprier par le ch. de fer s'étendant de la partie sud-ouest du village de Prince-Arthur's-Landing en allant à l'est jusqu'à la rivière du Courant.

27f... Réponse à une résolution ; Copie des diverses communications reçues de la Cie du chemin de fer, au sujet du partage et du transport des terres auxquelles elle a droit en vertu du contrat.

27g.. Réponse à ordre ; relevé détaillé de toutes les sommes dépensées pour la commission du chemin de fer du Pacifique canadien, avec les dates et les noms des personnes qui ont été payées, et le service spécial qui a donné lieu à tel paiement—copie de toute correspondance, contrats, comptes ou arrangements, non encore produits, concernant l'impression de la preuve ou du rapport.

27h.. Réponse à une résolution ; carte indiquant le tracé de construction du chemin de fer entre Callander et Algoma Mills, 191 milles. (*Pas imprimée*).

27i... Copie des contrats passés pour le chemin de fer, conformément aux prescriptions de l'acte 37 Vic., chap. 14, section 19 :—

Entre Horton et fils, et Sa Majesté la reine, etc., pour la fourniture de 72 tonnes de boulons et écrous en fer. (Contrat n° 94.)

Entre Bayliss, Jones et Bayliss et Sa Majesté la Reine, etc., pour la fourniture de boulons, écrous et carvelles. (Contrat n° 95.)

Entre Guest et Cie, et Sa Majesté la reine, etc., pour la fourniture de rails et éclisses d'acier. (Contrat n° 96.)

Entre John McDonald et Sa Majesté la reine, etc , pour la construction de six gares mixtes, à voyageurs et à marchandises, sur la 42e section. (Contrat n° 97.)

Entre Colin Nichol Black et le ministre des chemins de fer et canaux, etc., pour la fourniture de 30,000 traverses en épinette rouge 8'—0'x 7'' x 6'' à 25 cts. chaque. (Contrat n° 98.)

27j.. Réponse à une résolution ; tracé de la section est, la Rivière-du-Courant Nipigon, et le tarif de transport, section ouest.

27k.. Réponse à ordre ; relevé de la quantité totale de terre qui doit être vendue par la Cie, du prix total à être payé pour ces ventes, chaque mois, jusqu'au 1er mars 1882 ; faisant la différence entre les ventes de terres pour fins agricoles, et celles pour emplacements de villes, villages ou stations, terrains boisés, miniers, de carrière ou autres terrains de nature spéciale, y compris les quantités et les prix réalisés pour des terrains dans lesquels la compagnie a acquis des intérêts par suite de contrats se rapportant à l'emplacement des stations. (*Pas imprimée.*)

27l.. Réponse à une résolution ; communication de W. C. Van Horne, gérant général de la Cie, datée de Montréal, le 18 avril 1883, donnant de nouvelles informations sur la ligne que l'on se propose d'adopter à travers les Montagnes Rocheuses et les montagnes de Selkirk.

27m. Réponse à ordre ; état faisant connaître le montant de droit payés par la Cie, pour articles importés par elle depuis la date de son contrat jusqu'au 28 février 1883 ; spécifiant les ports d'entrée où ces articles ont été déclarés en douane et le montant payé à chaque port. (*Pas imprimée.*)

27n. Réponse à une adresse ; Copie du mémorandum officiel de la Cie, daté du 12 décembre 1882, expliquant sa position et ses perspectives. L'annonce publiée subséquemment par la compagnie, demandant des souscriptions pour son capital social augmenté ; et tous mémoires émis à ce sujet.

Etat indiquant le montant du stock de la compagnie souscrit antérieurement à l'autorisation de porter son capital social de 25 à 100 millions de piastres, et le montant versé sur le stock ainsi souscrit avec la date de chaque paiement en espèce, et aussi les montants de stock (s'il y en a) donnés pour l'acquisition de propriétés ou autrement, spécifiant, dans ces cas, le prix de celles-ci et le montant de stock donné, et la date.

Exposé des faits concernant l'acquisition par la compagnie des chemins de fer Canada Central et Montréal, Ottawa et Occidental, et de tout intérêt dans le chemin de fer de Credit-Valley et dans celui d'Ontario et Québec.

Enumération des divers objets sur lesquels il doit être fait rapport en vertu de l'acte refondu des chemins de fer, 1879, et ses amendements, séparém.

Etat des sommes totales dépensées par la compagnie jusqu'au 1er février en vertu de son contrat.

N° 27*o*.. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse à ordre ; carte ou des cartes montrant (1) le tracé du chemin de fer jusqu'où il a été approuvé ou construit ; (2) le tracé jusqu'où il a été proposé au gouvernement sans être encore approuvé ; (3) le tracé de tout embranchement construit ou de tout embranchement maintenant projeté par la compagnie, autant que le gouvernement en a reçu avis ; (4) les terres mises en réserve pour la compagnie mais non encore cédées ; (5) les terres cédées ; (6) les terres demandées mais non encore mises en réserve. (*Pas imprimée.*)

27*p*... Réponse à ordre ; état faisant voir la réduction opérée par suite du changement apporté dans le mode de construction sur les sections A et B, et le montant compris dans ce changement ; aussi, un état indiquant le chiffre de chacun des paiements faits chaque mois aux entrepreneurs respectifs depuis l'adjudication des travaux ; aussi, un état de toutes les réclamations présentées par les entrepreneurs de ces travaux et la date de chacune d'elles. (*Pas imprimée.*)

27*q*.. Papiers relatifs aux sections 14 et 15, Joseph Whitehead, entrepreneur. (*Pas imp.*)

27*r*.. Mémoire concernant la Baie du Tonnerre et la rivière Kaministiquia.

28.... STATUTS DU CANADA :—Rapport officiel de la distribution des, 45 Victoria, 1882. (*Pas imprimé.*)

29.... PÉNITENCIERS DU CANADA :—Rapport du ministre de la justice sur les, pour l'année terminée le 30 juin 1882.

29*a*.. Rapport supplémentaire ; dépenses du pénitencier de la Colombie-Britannique pour l'exercice terminé le 30 juin 1882. (*Pas imprimé.*)

30.... RECETTES ET DÉPENSES :—Réponse à ordre ; un état détaillé des, imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1882 au 1er février 1883. (*Pas imprimée.*)

31.... MILICE :—Réponse à ordre ; état du nombre de vétérans de 1812, survivants ; du nombre de vétérans décédés depuis 1875 et du nombre de veuves des vétérans décédés qui ont fait application pour secours. (*Pas imprimée.*)

31*a*.. Réponse à ordre ; état comprenant les noms et résidence de tous les miliciens de 1812 qui ont reçu leur pension pendant le dernier exercice, ainsi que le montant donné à chacun. (*Pas imprimée.*)

31*b*.. Réponse à une adresse ; comptes, etc., relatifs à l'achat de couvertures pour la milice, pendant la vacance. (*Pas imprimée.*)

31*c*.. Réponse à ordre ; copie de toutes requêtes et correspondances demandant de nouveaux canons pour la batterie de campagne de Richmond. (*Pas imp.*)

31*d*.. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance relative à la supplique de John Stewart, de Woodbridge, l'un des volontaires de 1837-38, demandant de l'assistance pour ses services dans la défense du pays pendant ces années. (*Pas imprimée.*)

31*e*.. Réponse à ordre ; état donnant le nombre d'officiers, sous-officiers et soldats qui ont suivi un cours d'instructions dans les batteries A et B, chaque année depuis leur établissement ; le nombre de ceux qui ont obtenu un certificat d'aptitudes, chaque année, et le coût complet, par année, de chaque batterie pendant la même période.

31*f*.. Réponse à une adresse (Sénat) ; copie des soumissions pour les ouvrages qu'il y avait à exécuter au camp de Berthier en 1882 ; le prix de ces diverses soumissions, le nom des personnes auxquelles elles ont été accordées, etc. (*Pas imprimée.*)

32.... ACTE D'EXTRADITION DU CANADA :—Réponse à une adresse ; correspondance, non encore produite, concernant l'acte et la suspension de l'acte impérial dans les limites du Canada.

33.... OFFICIERS-RAPPORTEURS :—Réponse à ordre ; liste des officiers-rapporteurs nommés pour l'élection générale de 1882, autres que les régistrateurs ou shérifs, la profession et le domicile de tels officiers, et une liste des shérifs et régistrateurs des districts dans lesquels tels officiers-rapporteurs ont été nommés.

34.... BANQUE DE SAINT-JEAN :—Réponse à ordre ; copie des rapports faits par la Banque de Saint-Jean, au gouvernement, tant annuels que mensuels, depuis 1875. Aussi, copie des certificats accordés par la trésorerie à la dite banque, lors de l'ouverture de ses opérations. (*Pas imprimée.*)

N° 35.... TABAC CANADIEN :—Réponse à ordre ; état indiquant : 1, Le nombre de fabriques de tabac licenciées à la date du 1er février 1883, dans lequel le tabac canadien est employé exclusivement ; 2, la quantité de tabac canadien employé dans les manufactures de tabac depuis la passation de l'Acte du Revenu de l'Intérieur de 1880, jusqu'au 1er févricr 1883 ; et 3, la quantité respective de cigares et de cavendish, manufacturés depuis le 1er mai 1880 jusqu'au 1er février 1883, dans les manufactures qui emploient uniquement le tabac canadien. (*Pas imp.*)

35*a* . Réponse à ordre ; copie de tous documents, etc., se rattachant à une saisie de tabac faite chez M. N. Bernatchez, et autres marchands de Montmagny. (*Pas imprimée.*)

36.... HOUILLE :—Réponse à ordre ; état de la quantité de tonnes de houille exportée de chaque port de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1882, et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882, et les pays où elle a été exportée ; aussi, indiquant (séparément) les quantités expédiées par voie ferrée et par eau dans les ports de Québec et d'Ontario, et les noms de ces ports.

36*a* . Terrains houillers ; règlements pour la disposition des, approuvés par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, en date du 2 mars 1883, substitués à ceux du 17 décembre 1881.

36*b* . . Réponse à ordre ; copie de toutes demandes de ventes ou de locations de terrains houillers dans le Nord-Ouest, de toute correspondance et rapports à ce sujet, et de tous baux passés pour tels terrains qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre ; aussi, un relevé des paiements effectués en vertu d'affermages de terrains houillers.

36*c* . . Réponse à ordre ; état complet de toute la houille déclarée en transit ou pour l'exportation pendant les années expirées le 30 juin 1881 et 1882.

37.... PÊCHERIES :—Copie des ordres en conseil, instructions et formules de demandes de primes de pêche, conformément aux prescriptious de l'acte 45 Vic., chap. 18.

37*a* . Réponse à ordre ; état des baux ou permis de pêche dans les rivières de la province du Nouveau-Brunswick et le montant du loyer stipulé dans chaque cas ; aussi, le nombre de baux ou permis annulés ou abandonnés.

37*b* . Réponse à ordre ; copie des instructions adressées aux inspecteurs et aux autres officiers des pêcheries relativement à la mise en vigueur de l'ordre en conseil du 11 juin 1879, prohibant la pêche du saumon au Canada, sauf pour les personnes tenant des baux ou licences du département de la marine et des pêcheries ; le nombre de saisies et de plaintes portées devant des juges de paix contre des personnes faisant la pêche sans avoir un bail ou une licence, et le nombre de condamnations, etc.

37*c* . . Copie certifiée d'un rapport de l'honorable Conseil privé, approuvé par son Excellence le Gouverneur Général en conseil, en date du 2 mai 1883, concernant l'affectation d'une somme de $50,000 au moins, à titre de prime d'encouragement aux pêcheurs.

37*d* . Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, etc., échangée depuis le 1er janvier 1877 jusqu'au 31 mars 1883, entre le département de la marine et des pêcheries à Ottawa, et l'inspecteur des pêcheries du Nouveau-Brunswick, au sujet de la reclamation de l'ex-garde-pêche, Amos Perley, de Chatham, pour services se rattachant à la pêche d'éperlan de Miramichi pendant les années de 1876 à 1878.

37*e* . . Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil en vigueur fixant la saison pendant laquelle la pêche du homard est prohibée, etc.

38.... SAISIES ET AMENDES :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre de saisies opérées à chacun des ports douaniers du Canada pendant le dernier exercice, et aussi pendant les six mois expirés le 31 décembre 1880 ; le chiffre des amendes perçues et la manière dont on en a disposé. (*Pas imprimée.*)

39.... SERVICE POSTAL OCÉANIQUE :—Réponse à une adresse (Sénat) ; correspondance, etc., en la possession de quelque département ou fonctionnaire du gouvernement sur le sujet du service postal entre le Canada et le Royaume-Uni, ou sur les prix de transport reçus par les propriétaires de la ligne de paquebots qui exécute ce service.

36*a* . Réponse supplémentaire (Sénat) à la précédente.

40.... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; état donnant la quantité de matériel roulant acheté pendant l'année finissant le 31 décembre 1882, etc. Aussi, un état montrant ce qui a été construit pendant l'année aux ateliers du gouvernement.

N° 40*a*. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; état indiquant les recettes et les frais d'exploitation pour les six mois de chaque année expirée le 31 décembre 1880, 1881 et 1882, sous les mêmes chefs.

40*b*. Réponse à une adresse ; copie de tous ordres en conseil, correspondances, etc , et de la commission concernant les réclamations présentées au gouvernement touchant la construction du chemin de fer ; et un état des questions qui leur ont été soumises jusqu'à présent, et des honoraires qui leur ont été payés ainsi qu'au secrétaire de la commission, etc.

40*c*. Réponse à ordre ; toute correspondance relative au transfert et au renvoi de William D. McCallum, chef du mouvement à Truro. (*Pas imprimée.*)

40*d*.. Réponse à ordre ; état des accidents arrivés aux convois sur le chemin de fer, lorsqu'il n'y a pas eu perte de vies ou blessures, depuis le 1er mars 1883, avec les causes respectives ; le chiffre des dommages à la propriété et le montant de l'indemnité payée ainsi que le montant des réclamations qui ne sont pas encore réglées. (*Pas imprimée.*)

40*e*.. Réponse à ordre ; copie de la réclamation des docteurs Le Bel et Renouf, de St-Gervais, pour avoir soigné l'un des employés de l'Intercolonial, nommé Dionne, et un état des sommes à eux payées. (*Pas imprimée.*)

40*f*.. Réponse à ordre ; état indiquant la nature du matériel roulant acheté pour le chemin compris dans l'item de $153,853 84, des comptes publics de 1882 ; l'endroit où il a été fabriqué, et le prix payé.

40*g*. Réponse à ordre ; état de toutes les soumissions présentées pour la construction des hangars à marchandises et des entrepôts au dépôt de l'Intercolonial à St-Jean, N.-B. ; les noms des divers entrepreneurs et le montant de chaque contrat ; le nombre et le nom des surintendants et surveillants des travaux et les montants payés pour leurs services. (*Pas imprimée.*)

40*h*. Réponse à ordre ; état des sommes payées pour expropriation de terrains sur les rues Mill et Pond, à Saint-Jean, N.-B., pour le chemin de fer ; les noms des arbitres nommés pour évaluer les terrains et les appointements qu'ils ont reçus ; les diverses sentences arbitrales qu'ils ont rendus.

40*i*.. Réponse à ordre ; état indiquant le matériel roulant acheté chaque année depuis le 1er juillet 1878 ; la nature de tel matériel et l'endroit où il a été fabriqué, etc.

40*j*.. Réponse à une adresse ; copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et les départements des chemins de fer et des travaux publics, au sujet du transfert de l'embranchement de chemin de fer entre Truro et Pictou, et avec la Cie de chemin de fer et de charbon de Halifax et du Cap-Breton, concernant les affaires du chemin de fer de prolongement vers l'est dans la Nouvelle-Ecosse.

40*k*. Réponse à ordre ; copie de toutes communications relatives au steamer qui voyage entre Campbellton, Gaspé et les ports intermédiaires, en correspondance avec le chemin de fer (*Pas imprimée.*)

40*l*.. Papiers relatifs à la réclamation pour surcharge présentée par F. G. C. Ketchum, pour transport de rails en 1866, 1867 et 1868. (*Pas imprimés.*)

41... COMPTES PUBLICS :—Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil affectant certains articles des comptes publics pour l'exercice expiré le 30 juin 1882. (*Pas imprimée.*)

42... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil affectant certains articles du relevé des paiements portés au compte des dépenses imprévues, déféré par la Chambre au comité des comptes publics, le 23 février 1883. (*Pas imprimée.*)

43... MANDATS DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL :—Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil affectant certains items du relevé des mandats du gouverneur général, émis pendant les exercices 1881-82 et 1882-83, déférés par la Chambre au comité des comptes publics, le 23 février 1883. (*Pas imprimée.*)

44... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etats généraux des,—dans certains districts de la province de Québec, pendant l'année 1882. (*Pas imprimés.*)

45... REMISE DE DROITS SUR LES MATÉRIAUX EMPLOYÉS POUR LA CONSTRUCTION DES NAVIRES :—Réponse à ordre ; état faisant connaître toutes les demandes faites pour remise de droits sur les matériaux employés pour la construction des navires, pendant l'année expirée le 31 juin 1882, et aussi, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882. (*Pas imprimée.*)

N° 45*a*. REMISES DE DROITS SUR LES ARTICLES FABRIQUÉS :—Réponse à ordre ; état de toutes réclamations faites depuis le 2 mars 1882, pour remises de droits sur articles fabriqués pour l'exportation ; aussi, copie de tous règlements promulgués par le département au sujet de telles réclamations, ainsi que copie de toute réclamation acceptée et la déclaration sous serment qui l'accompagne, de chaque exportateur de bouilloires, engins, machines à coudre ou autres articles en fer.

46... QUAIS ET JETÉES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance relative à la construction d'une rallonge au quai de Saint-Jean-Port-Joli, comté de L'Islet, etc., à dater de l'ouverture du crédit voté à cet effet pendant la dernière session du parlement. (*Pas imprimée*.)

46*a*. Réponse à ordre ; pour compléter la réponse précédente, en donnant la date du memorandum qui se trouve à la fin de ces documents. (*Pas imprimée.*)

46*b*. Réponse à ordre ; rapports, etc., concernant la construction d'un quai ou d'une jetée à Sainte-Anne, sur la rivière Saguenay, dans le comté de Chicoutimi. (*Pas imprimée.*)

46*c*. Réponse (partielle) à une adresse ; correspondance, etc., concernant toute réclamation présentée par le gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard pour le remboursement des dépenses qu'il a faites pour des quais ou jetées d'utilité publique, et aussi, concernant l'entretien des prisonniers condamnés pour une courte période, dans cette province, depuis son entrée dans la Confédération. (*Imprimée pour distribution.*)

46*d*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Imprimée pour distribution.*)

46*e*. Réponse à ordre ; copie de tous rapports, coût estimatif, etc., faits par les ingénieurs du gouvernement concernant le havre de Port-Albert ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre la Cie des jetées de Port-Albert et le gouvernement au sujet du dit havre.

46*f*.. Réponse à ordre ; copie de tous rapports, etc., du havre de Bayfield, dressés par des ingénieurs du gouvernement.

46*g*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, des rapports, etc., concernant les améliorations du havre de Morpeth, sur le lac Erié.

47... PONT DE CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance échangée en 188[illegible] avec le gouvernement touchant la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, à Saint-Jean.

47*a*. Télégramme de Shadroch Holly, maire de Saint-Jean, N.-B., accompagné de la copie d'un mémoire à Son Excellence le gouverneur général au sujet de la résolution concernant le prêt projeté à la compagnie du pont et du chemin de fer de Saint Jean.

48... MÉRIDIEN UNIQUE :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copie du mémoire de la société royale du Canada, de l'institut canadien de Toronto, et de tous documents se rattachant à ce mémoire concernant la représentation du Canada à la conférence internationale qui sera appelée à déterminer un méridien unique suivant les vues du Congrès des Etats-Unis. (*Imprimée pour la distribution.*)

49... DÉPARTEMENT DES DOUANES, MONTRÉAL :—Réponse à ordre ; état contenant les noms des personnes au service du département des douanes, dans la ville de Montréal, comme commis surnuméraires, et qui ont été constamment employées pendant pas moins de six mois préalablement au 1er jour de juillet 1882. (*Pas imprimée.*)

50... SALLES D'EXERCICES, IONA :—Réponse à ordre ; copie du contrat, etc., pour la construction de la salle d'exercices à Iona, Ontario, et du rapport d'inspection de cette salle. (*Pas imprimée.*)

51... DE LA CHEVROTIÈRE, O. C., DESTITUTION DE :—Réponse à une adresse ; copie de l'ordre en conseil, etc., destituant M. Octave C. de la Chevrotière de sa position de gardien d'un phare situé dans la paroisse de Lotbinière, comté de Lotbinière. (*Pas imprimée.*)

52... BRISE-LAMES :—Réponse à ordre ; copie de l'annonce relative à la construction du brise-lames à Port-Lorne, N.-E., et des diverses soumissions reçues ; le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant du contrat. (*Pas imprimée.*)

52*a* Réponse à ordre ; copie de tous papiers, rapports d'ingénieurs, etc., touchant la construction d'un brise-lames à New-Harbor, comté de Guysborough, N.-E. (*Pas imprimée.*)

52*b*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., relativement à la construction d'un brise-lames sur le côté ouest de la Baie Liverpool, depuis 1870 jusqu'à 1882. (*Pas imprimée.*)

N° 52*c*. BRISE-LAMES :—Réponse à ordre; pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait un relevé hydrographique à Brae, comté de Prince, I.P.E., en vue d'améliorer le havre de cette localité. (*Pas imprimée.*)

53... MILLER, JUGE J. A. :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance échangée avec M. J. A. Miller, ci-devant juge de la cour du Banc de la Reine, Manitoba, antérieurement à sa nomination, au sujet de sa promotion à la charge de juge de cette cour, et après sa nomination, au sujet de la démission de sa charge. (*Pas imprimée.*)

54... SUMMERSIDE, HAVRE DE :—Réponse à ordre ; copie du rapport de l'ingénieur qui a fait le relevé du havre de Summerside, I.P.E., l'été dernier, en vue d'améliorer la navigation du dit havre. (*Pas imprimée.*)

55... RÉCIPROCITÉ ENTRE LE CANADA ET LES E.-U. :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance échangée, depuis 1878, entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis ou entre aucune chambre de commerce du Canada et des Etats-Unis au sujet de la question d'une réciprocité commerciale entre les deux pays basée sur le traité de réciprocité de 1854.

56.. COLLÈGE MILITAIRE ROYAL :—Réponse à ordre ; pour un rapport du nombre de cadets qui ont obtenu leurs diplômes au collège militaire royal depuis son établissement ; le nombre de ceux qui ont obtenu des commissions dans le service impérial ; le nombre de ceux qui ont été nommés dans des corps de la milice permanente ; aussi, les noms des officiers nommés dans les batteries A et B depuis le 6 février 1880 et qui n'ont pas pris leurs diplômes au collège militaire royal, et de ceux qui ont été nommés ayant reçu leurs diplômes au collège. (*Pas imprimée.*)

56*a*. Réponse à ordre ; un état indiquant le nom et le salaire et les fonctions de chaque officier faisant partie du personnel d'instruction du collège militaire royal, et la date de sa nomination. Aussi, un état indiquant le personnel complet d'instruction des batteries A et B respectivement, avec le chiffre du salaire et la date de la nomination. (*Pas imprimée.*)

57... QUACO, PHARE DE :—Réponse à ordre ; état des soumissions reçues pour la réfection du phare de Quaco, N.-B., le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant mentionné dans le contrat. (*Pas imprimée.*)

58... ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES CANADIENS SUR LES GRANDS LACS :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance relative aux accidents survenus aux navires canadiens naviguant sur les grands lacs et la baie Georgienne, pendant les trois dernières années. (*Pas imprimée.*)

58*a*. NAVIRES ENREGISTRÉS : – Réponse à ordre ; état relatif au nombre de navires enregistrés dans la province de Québec ; aussi, le nombre des navires vendus et perdus depuis le 1er janvier 1873, jusqu'au 1er janvier 1882. (*Pas imprimée.*)

58*b*. NAVIRES QUI ONT IMPORTÉ DU SUCRE, DU SIROP ET DE LA MÉLASSE :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre de navires, y compris le tonnage, la nationalité et le port où ils ont fait leur déclaration, qui ont importé du sucre, du sirop et de la mélasse pendant l'exercice expiré le 30 juin 1881 ; la quantité de sucre au-dessus du No 14 T H., et la quantité de sucre de qualité inférieure importée par chaque navire ou steamer ; aussi un état semblable pour les six mois compris entre le 1er juillet 1881 et le 1er janvier 1882. (*Pas imprimée.*)

59... LIQUEURS ENIVRANTES :—Réponse à ordre ; les quantités, sous leurs différents noms, tels que mentionnés aux rapports du commerce, des liqueurs distillées et fermentées importées et consommées au Canada depuis 1868 jusqu'à 1882, calculées en gallons impériaux, chaque province séparément, avec leur valeur et les droits payés ; la somme des matières employées pour la fabrication de la bière et la distillation des liqueurs alcooliques dans les diverses provinces du Canada, pendant les mêmes années.

59*a*. Réponse à ordre ; copie de toutes pétitions venant de la province de Québec au sujet de la législation projetée relative à la vente des liqueurs enivrantes. (*Pas imprimée.*)

59*b*. Réponse à une adresse ; copie des dépêches, etc., au sujet des lois du Canada et des provinces relatives à l'imposition de restrictions sur la vente des boissons enivrantes. (*Pas imprimée.*)

60... FABRE, HONORABLE HECTOR :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, etc., relative à la nomination de l'honorable Hector Fabre à la position qu'il occupe maintenant en France ; aussi, un état faisant connaître la nature de ses fonctions et le salaire et la commisssion qui lui sont ou qui lui seront payés pour tels services, etc. Aussi, copie de tous rapports faisant connaître les résultats de sa mission. (*Pas imprimée.*)

N° 61... VENTE DES LIQUEURS :—Réponse à ordre; copie de toute correspondance échangée entre tout membre du gouvernement et tous hôteliers licenciés, de toutes pétitions, etc., présentes par toute telle personne au sujet de mesures législatives affectant la vente des liqueurs. (*Pas imprimée.*)

62... HUISSIERS FÉDÉRAUX :—Réponse à une adresse; copie de toute correspondance échangée avec les municipalités et des pétitions présentées par elles, touchant la nomination de huissiers fédéraux pour escorter les prisonniers des prisons de comté aux pénitenciers. (*Pas imprimée.*)

62*a*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

63... COUR SUPRÊME, RÈGLE AMENDÉE :—Déclaration de la cour suprême du Canada, à l'effet que la cédule D des règles de la dite cour soit amendée, et qu'il soit impose, par le régistraire, et à sa discrétion, sur l'agent régulièrement inscrit dans tout appel, allocation jusqu'au montant de $20. (*Pas imprimée.*)

64... LEVÉE HYDROGRAPHIQUE :—Réponse à ordre; copie de toute correspondance échangée entre toute personne et le gouvernement, au sujet de la levée hydrographique des grands lacs, du fleuve et du golfe Saint-Laurent et des autres côtes maritimes du Canada.

65... DROITS SUR LE SEL :—Réponse à ordre; copie de la correspondance, etc., en possession du gouvernement, se rapportant aux droits sur le sel. (*Pas imprimée.*)

66... SIFFLET DE BRUME, SHELBURNE :—Réponse à ordre; copie de toute correspondance, etc., adressés au ministère de la marine et des pêcheries depuis le 1er janvier 1881, au sujet de la pose d'un sifflet de brume à l'entrée du port de Shelburne, N.-E. (*Pas imprimée.*)

67... COURS DE COMTÉ :—Réponse à une adresse; copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le gouvernement fédéral, au sujet de la création d'une nouvelle cour de comté dans cette province et de la nomination d'un juge pour la dite cour. (*Pas imprimée.*)

67*a*. Réponse à une adresse; état du nombre de causes entendues dans chacune des cours de comté des comtés de King et Albert depuis le 1er juin 1882, ainsi que du montant des verdicts et des sentences portés dans ces causes. (*Pas imprimée.*)

67*b*. Réponse à ordre; pour copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les juges de cours de comté du Canada, et autres, concernant la résolution présentée à la Chambre lors de la dernière session du Parlement, par le ci-devant ministre de la justice, au sujet de l'élévation projetée du traitement de tels juges. (*Pas imprimée.*)

68... COUR MARITIME :—Réponse à ordre; état faisant connaître le nombre de causes décidées, etc., par le juge et les différents juges subrogés de la cour maritime depuis sa création jusqu'au 1er février 1882. (*Pas imprimée.*)

68*a*. Réponse à une adresse; copie de toute correspondance échangée entre le juge ou quelques-uns des juges de la cour maritime de la province d'Ontario et le gouvernement concernant les règles, etc., de la dite cour et leur simplification. Aussi, copie de toutes règles modifiées ou de projets de modification, depuis le 1er janvier 1882. (*Pas imprimée.*)

69... CANADA CENTRAL, CHEMIN DE FER DU, BONI DE PEMBROKE :—Réponse à une adresse; copie de toute correspondance concernant le fait que le gouvernement a pris à sa charge le montant du paiement octroyé par la ville de Pembroke pour aider au chemin de fer du Canada Central.

MATIÈRES DU VOLUME No 12.

70... CONSTITUTIONS DU C.-B., N.-E., I. P. E., N.-B., C.-B. ET DE L'ILE DE VANCOUVER :—Réponse à une adresse; copie des chartes ou constitutions octroyées par la couronne ou le parlement impérial aux provinces du Cap-Breton, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile Vancouver; aussi, copie de tous actes, chartes, instructions royales, commissions, ordres en conseil ou dépêches altérant ou modifiant les dites chartes ou constitutions telles qu'octroyées dans le principe, ou conférant ou retirant tous droits ou privilèges politiques avant ou après l'octroi de telles chartes.

71... COMMUNICATION PAR STEAMERS AVEC L'ALLEMAGNE :—Réponse à ordre; copie de toute correspondance échangée entre aucun membre de cette Chambre ou autres personnes et le gouvernement, au sujet de l'établissement d'une communication directe par steamers entre Montréal, Québec, Saint-Jean, N.-B., Halifax et les ports de mer de l'Allemagne.

N° 72... SUPPLIQUE DE CERTAINS MARINS D'ÊTRE RELAXÉS DE PRISON :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance entre le secrétaire d'Etat et les départements de la marine et des pêcheries et de la justice, concernant les suppliques de divers marins du port de Québec, demandant d'être relaxés de prison pour retourner en mer, etc., à la demande de R. Temple, patron du navire anglais, le *Genii* (*Pas imprimée.*)

73... COMPAGNIE BRITANNIQUE CANADIENNE DE PRÊT ET DE PLACEMENT :—Etat (Sénat)—Liste des actionnaires et état des affaires de la, à la date du 31 déc. 1882. (*Pas imprimée.*)

74... SÉMAPHORE RIVIÈRE-DU-LOUP ET "BRANDY POTS :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance au sujet de l'érection de sémaphores sur le quai de la Rivière-du-Loup, dans le comté de Témiscouata, et sur le "Brandy-Pot." (*Pas imprimée.*)

75... QUAIS À LA RIVIÈRE-DU-LOUP ET À LA RIVIÈRE-OUELLE :—Réponse à ordre ; copie des rapports faits jusqu'à ce jour, touchant les mouvements de la glace au quai de la Rivière-du-Loup et à celui de la Rivière-Ouelle. (*Pas imprimée.*)

76... CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et la compagnie relativement à l'achat de bons et actions du chemin de fer de Wellington, Grey et Bruce, et aussi, l'achat de certaines actions et parts de la compagnie du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest et de la compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa; aussi, copie de la correspondance concernant l'achat ou la vente du chemin de fer de la rive Nord. (*Pas imprimée.*)

76*a*.. Réponse à ordre; rapport de tous les dommages et accidents qui ont eu lieu sur la ligne du chemin de fer ou sur aucun de ses embranchements ou chemins de fer sous son contrôle entraînant soit perte de vie ou tort aux personnes ou aux choses. (*Pas imprimée.*)

76*b*. Réponse à ordre ; copie de toute la correspondance entre la compagnie et le gouvernement du Canada relativement à l'acquisition ou vente de l'embranchement sur la Rivière-du-Loup du dit chemin de fer, maintenant la propriété du gouvernement ; aussi de toute correspondance montrant la manière dont la dite compagnie a dépensé ou se propose de dépenser l'argent ainsi reçu ; et aussi de toute la correspondance concernant l'hypothèque du gouvernement pour cette dette de £3,111,500 et l'intérêt échu.

76*c*. Réponse supplémentaire au précédent.

77... CINQUIÈME ÉLECTION GÉNÉRALE :—Rapport sur les élections fédérales de 1882, et aussi de chaque élection faite subséquemment jusqu'à cette date.

77*a*. Réponse à ordre :—Etat indiquant toutes les sommes payées pour défrayer les dépenses des dernières élections fédérales dans les différents districts électoraux.

78... HÉBERT, H., MANŒUVRES FRAUDULEUSES :—Réponse à ordre ; copie de toute plainte portée contre Hubert Hébert, employé comme chef de gare à Montmagny, relativement à une accusation de manœuvre frauduleuse soutenue affirmativement par P. B. Casgrain, écuier, député de l'Islet. (*Pas imprimée.*)

79... QUAIAGE À DIGBY, N.-E. :—Réponse à ordre : état du montant perçu pour droit de quaiage au quai public à Digby, N.-E., pendant chacune des années comprises entre 1879 et 1882, inclusivement. (*Pas imprimée.*)

80... RUSSELL VS. LA REINE :—Réponse à une adresse; copie des jugements dans la cause de Russell *vs.* la Reine dans la cour suprême du Canada et le Conseil privé, et des jugements dans toutes cours provinciales de juridiction supérieure ou dans la cour suprême du Canada, dans toutes les causes traitant de la question du droit d'une législature provinciale de passer des lois affectant, réglementant ou restreignant le nombre ou le caractère des personnes licenciées pour vendre des liqueurs enivrantes ou les heures de telle vente.

81... CANAL SHUSHWAP ET OKANAGAN :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, etc., se rapportant aux études faites en 1882, pour la construction d'un canal entre les lacs Shushwap et Okanagan, dans la Colombie-Britannique.

82... TERRES DE L'ARTILLERIE ET RÉSERVES DE LA MARINE :—Réponse à ordre ; état donnant le montant brut des recettes provenant de la vente ou de la location des terres de l'artillerie ou des réserves de la marine dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, depuis le 1er juillet 1856 jusqu'au 1er juillet 1882, et les objets auxquels les sommes ainsi perçues ont été appliquées ; aussi, un état désignant les différentes propriétés dont partie a été ainsi vendue ou louée, et le nombre d'acres dans chaque cas. (*Pas imprimée.*)

82*a*. Réponse supplémentaire au même.

N° 83... CANAL MURRAY :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copies de toutes soumissions reçues pour la construction du canal Murray, ainsi que toute correspondance, etc., se rapportant à cette entreprise.

84... TERRES POUR LA COLONISATION :—Réponse à ordre ; état indiquant, jusqu'au 1er janvier 1883, le nombre total de demandes de concessions de terre pour fins de colonisation conformément au projet numéros un et deux des règlements concernant les terres, en date du 23 décembre 1881 ; les noms des personnes qui ont fait ces demandes, la date de la demande et la quantité de terre demandée dans chaque cas.

85... O'CONNOR, HONORABLE JOHN :—Réponse à une adresse ; relevé de toutes les sommes payées à l'honorable John O'Connor depuis qu'il s'est démis de sa charge et de l'arrangement en vertu duquel telles sommes ont été payées. (*Pas imprimée.*)

86... ILE DU PRINCE-EDOUARD, CHEMIN DE FER DE L' :—Réponse à ordre ; copie de tous rapports, relevé du coût d'un projet de chemin de fer d'embranchement entre la station de Harmony, sur le chemin de fer, et Elmira, East Point, I.P.-E.

87... BOUÉES ET BALISES, LAC HURON :—Réponse à ordre ; copie de toute la correspondance avec le gouvernement pendant les quatre dernières années, avec copie de tout contrat et des dépenses relatifs aux bouées et balises dans le chenal du nord du lac Huron. (*Pas imprimée.*)

88... TROUPES D'HALIFAX :—Réponse à une adresse ; copie de toutes dépêches, ordres en conseil et rapports touchant le rappel des troupes de Halifax. (*Pas imprimée.*)

89... ARRANGEMENTS COMMERCIAUX AVEC LA FRANCE, L'ESPAGNE, ETC. :—Réponse à une adresse ; copies de toutes dépêches, etc., entre les gouvernements du Royaume-Uni et du Canada et entre le gouvernement du Canada et le haut commissaire, touchant les négociations pour des arrangements commerciaux avec la France, l'Espagne ou d'autres contrées.

90... LAC SAINT-JEAN, CHEMIN DE FER DU :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean, relativement au subside octroyé à la dite compagnie, et un état de toutes les sommes payées à la dite compagnie sur le dit subside jusqu'à ce jour. (*Pas imprimée*).

91... DROITS DE DOUANE REMBOURSÉS À TORONTO :—Réponse à ordre ; état donnant les noms et les montants respectifs des droits de douane remboursés, au port de Toronto, pendant le dernier exercice, et les articles sur lesquels les droits ont été perçus et remboursés. (*Pas imprimée.*)

92... IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS :—Réponse à ordre ; état des importations et exportations, du 1er juillet 1882 au 1er janvier 1883, indiquant les pays avec lesquels s'est fait ce commerce d'importation et d'exportation. (*Pas imprimée.*)

93... IMMIGRATION :—Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance, etc., échangée récemment entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique au sujet de l'immigration dans cette province.

93*a*. Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement du Canada relativement à l'immigration dans la Colombie-Britannique ; aussi, de toute correspondance au sujet de l'immigration chinoise.

93*b*. Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre d'agents d'émigration (autres que ceux mentionnés sur les listes officielles et publiées) envoyés du Canada en Europe qui ont retiré un salaire du gouvernement pendant les années civiles 1881 et 1882 ; les noms des personnes ainsi employées ; les instructions qu'elles ont reçues, etc.

93*c*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., concernant l'immigration des réfugiés juifs de Russie au Canada et l'entretien ultérieur et le placement de tels immigrants. (*Pas imprimée.*)

94... SUBVENTION PROVINCIALE DE QUÉBEC :—Réponse à une adresse ; copie de toute représentation par la législature de Québec au sujet d'une augmentation de la subvention provinciale.

94*a*. Réponse à une adresse (Sénat) ; copie de toutes lettres, correspondance, etc., que les autorités fédérales ont pu recevoir du gouvernement ou de la législature de la province de Québec au sujet de la révision des conditions de l'union dans le sens d'une augmentation de la subvention fédérale.

N° 95... SENTENCE ARBITRALE RELATIVE À L'ONTARIO :—Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance non encore soumise à cette Chambre, échangée entre le secrétaire d'Etat et le lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario au sujet de la sentence arbitrale relative aux limites nord et nord-ouest de cette province.

96... ILE DU PORTAGE :—Réponse à une adresse ; Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et le gouvernement britannique, au sujet de la cession au Canada de l'île du Portage, à l'entrée de la rivière Miramichi ; aussi, copie de tous les rapports, etc., à ce sujet.

97... STEAMER POUR REMPLACER LE "GLENDON" :—Réponse à ordre ; copie de l'annonce demandant des soumissions pour la construction d'un steamer pour remplacer le *Glendon* ; les diverses soumissions reçues ; le nom de la personne qui a obtenu le contrat et le montant mentionné dans le dit contrat. (*Pas imprimée.*)

98... COMMERCE ENTRE LE CANADA, LES ANTILLES ET LE BRÉSIL :—Réponse à ordre ; copie de la pétition relative au commerce entre le Canada et les Antilles et le Brésil, signée par les principaux marchands de la côte de Gaspé et de la Baie des Chaleurs et adressée à l'honorable ministre des finances, et copie de la lettre accompagnant la dite pétition.

99... FABRIQUE DE CARTOUCHES À QUÉBEC :—Réponse à ordre ; état donnant le coût de la fabrique de cartouches à Québec, depuis sa création, et les noms et salaire de tous les officiers et employés et la valeur et la quantité des munitions fabriquées. (*Pas imprimée.*)

100... GRAIN ET PRODUITS DU GRAIN :—Réponse à ordre ; état indiquant : 1° Le montant de droits perçus, du 15 mars 1879 au 1er janvier 1883, sur les céréales comprises sous le titre "Grain et produits du grain" ; aussi, les quantités totales importées ; 2° La quantité importée et entrée pour la consommation au Canada ; aussi, un état de la quantité exportée de 1874 à 1882, inclusivement.

101... STEAMERS NEWFIELD ET MORAVIAN :—Réponse à ordre ; copie de la correspondance échangée entre le ministre de la marine et des pêcheries, concernant l'emploi du steamer du gouvernement, le *Newfield*, pour aider le steamer naufragé, le *Moravian*." (*Pas imprimée.*)

102... RÈGLEMENTS CONCERNANT LES MINES :—Copie des règlements pour régir la cession des terrains miniers autres que les houillers. (*Pas imprimés.*)

103... INSTRUMENTS ARATOIRES, ETC., IMPORTÉS DANS LE MANITOBA ET LES T. N.-O. :—Réponse à ordre ; état de l'importation des instruments aratoires dans le Manitoba et le Nord-Ouest, et des wagons, traîneaux et voitures, du 30 juin au 31 décembre 1882.

103*a*. Réponse à ordre ; état de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au Manitoba des autres provinces du Canada, entre le 1er juillet et le 31 décembre 1882.

103*b*. Réponse à ordre ; état de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au Manitoba des autres provinces du Canada pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

104... BAIE D'HUDSON :—Réponse à une adresse ; copie des renseignements recueillis, touchant la durée de la saison de navigation dans la baie d'Hudson, indiquant les sondages et dans quelle étendue la baie se congèle ; aussi, copie de tous rapports et documents relatifs à ses ressources probables ; aussi, tous rapports sur les richesses minières des régions voisines de la baie et des îles qu'elle renferme.

105... GRENVILLE ET CARILLON, CANAL DE :—Réponse à ordre ; copie de la sentence arbitrale sur la demande d'indemnité pour dommages présentée par l'entrepreneur du canal de Grenville et Carillon en vertu du contrat en vigueur en 1871-72, et un état des sommes payées aux termes de ce contrat.

105*a*. Papiers relatifs à la construction de deux écluses, et autres travaux, à Greece's Point.

105*b*. Sentence arbitrale de John Page, ingénieur en chef, sur la réclamation de MM. Heney, Stewart et Cie, entrepreneurs de travaux à Greece's Point.

105*c*. Rapport de J. Page, écr., ingénieur en chef, sur le canal du Rapide Plat.

Nº 106... VAISSEAUX DE GUERRE DE S. M. SUR LES CÔTES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copie la correspondance échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement impérial, et entre le gouvernement canadien et le gouvernement de la Colombie-Britannique relativement au stationnement permanent d'un ou de plusieurs vaisseaux de guerre de Sa Majesté sur les côtes de la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)

107... LOT Nº 133 DE L'ARPENTAGE DU GOUVERNEMENT, MANITOBA :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copie de toutes correspondances échangées entre le bureau des terres à Winnipeg, ou le département de l'intérieur et toutes personnes réclamant la propriété ou des droits à la propriété nº 133 de l'arpentage du gouvernement, située dans la paroisse de Ste-Agathe, comté de Provencher, province du Manitoba ; aussi, copie de tous ordres en conseil ou ordres du département de l'intérieur au sujet de la dite propriété. (*Pas imprimée*).

108... SUBVENTIONS AU MANITOBA :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, depuis le commencement de la dernière session, concernant les subventions ou octrois à la province du Manitoba.

109... DETTE PUBLIQUE ENCOURUE POUR LES CHEMINS DE FER, LES CANAUX, ETC. :—Réponse à ordre ; état indiquant les montants portés au compte de la dette publique de la Puissance du Canada qui ont été dépensés pour obligations de chemins de fer, canaux et navigation dans la Colombie-Britannique, le Manitoba, Ontario, Québec, le Nouveau-Brunswick, l'Ile du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse proprement dite, et l'Ile du Cap-Breton, jusqu'au 1er juillet 1882, etc.

110... MCMILLAN, DESTITUTION DE J. D. :—Réponse à ordre ; copie de toute la correspondance, etc., relative à la destitution de John D. McMillan de son emploi comme garde-pêche, et à la nomination à sa place de David Baker. (*Pas imprimée.*)

111... PILOTES ET PILOTAGE, COLOMBIE-BTITANNIQUE :—Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., échangée entre le gouvernement et l'administration du pilotage dans la Colombie-Britannique ou toutes autres personnes, dans cette province, concernant les pilotes et le pilotage.

112... STATIONS DE SAUVETAGE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, etc., touchant l'établissement et l'entretien de stations de sauvetage à des endroits dangereux sur la côte du lac Ontario et autres nappes d'eau de l'intérieur, aussi, tous autres rapports sur la construction et le fonctionnement des stations de sauvetage des pays étrangers, que le gouvernement peut avoir en sa possession. (*Pas imprimée.*)

113... TERRASSE FRONTENAC, QUÉBEC :—Réponse à une adresse ; copie de tous documents relatifs à la cession par le gouvernement impérial au gouvernement fédéral, et par ce dernier au gouvernement provincial, de divers terrains et notamment de celui sur lequel est érigée la terrasse Frontenac, en la cité de Québec. (*Pas imprimée.*)

114... LAC DES BOIS ET LAC LAPLUIE :—Papiers relatifs à la construction de steamers pour le " lac des Bois et le lac La Pluie." (*Pas imprimée.*)

115... DAUPHENÉE, JAMES, RÉCLAMATION DE :—Réponse à ordre ; copie de toutes pétitions, etc., concernant la réclamation de James Dauphenée, de Bridgewater, dans le comté de Lunenburg, pour remboursement des dépenses encourues par lui dans l'exercice de ses fonctions comme gardien de pêche de ce comté. (*Pas imprimée.*)

116... CANONS POUR LE CANADA :—Réponse à ordre ; copie du contrat, correspondance, etc., relatifs à la fabrication de canons de grand modèle pour le gouvernement du Canada. (*Pas imprimée.*)

117... CONCESSIONS DE TERRES POUR LA COLONISATION :—Réponse à ordre ; état faisant connaître chaque formule de lettres patentes, d'arrangements, etc., entre les compagnies et le gouvernement au sujet des concessions pour fins de colonisation.

118... PERMIS DE COUPER DU BOIS ET D'EXPLOITER LES MINES DANS LE TERRITOIRE EN CONTESTATION DE L'ONTARIO :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, des ordres en conseil et papiers, non encore soumis, concernant la permission de couper du bois et d'exploiter les mines sur les terres situées dans les limites du territoire actuellement en contestation avec l'Ontario ; aussi, toute correspondance, etc., et tous les permis et baux octroyés pour couper du bois de construction, traverses, poteaux de télégraphe et billots de sciage dans le district du lac et de la rivière La Pluie et du lac des Bois et le long de leurs tributaires.

N° 119.. ADMINISTRATION DE LA JUSTICE, RÉCLAMATIONS DES PROVINCES :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance échangée depuis le 1er juillet 1867, jusqu'à cette date, entre le gouvernement fédéral et les différents gouvernements provinciaux, relativement aux réclamations de chacun de ces gouvernements pour le remboursement des sommes dépensées pour ces provinces, pour le compte du gouvernement fédéral, pour l'administration de la justice; aussi, état détaillé des réclamations réglées.

120... STEAMER "CHARYBDIS" :—Réponse à ordre; copie de toute correspondance, exposé de dépenses, et rapports concernant le *Charybdis*, qui n'ont pas encore été produits. (*Pas imprimée.*)

121... SUBVENTIONS À CERTAINS CHEMINS DE FER :—Rapport au conseil du 14 mai 1883, recommandant l'octroi d'une subvention de $3,200 par mille, pour 12 milles, en tout $38,400, pour construire une ligne de chemin de fer entre Petitcodiac et Havelock Corner, N B.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 80 milles, de Canso à Louisbourg ou Sydney, ne dépassant pas en totalité $256,000, à la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 49 milles, ne dépassant pas en totalité $156,000, à la compagnie du chemin de fer International.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 36 milles, ne dépassant pas en totalité $115,200, à la compagnie de chemin de fer de Caraquet, N.-B.

Subvention projetée ne devant pas dépasser $3,200 par mille, en tout $160,-000, à la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Gatineau.

Subvention projetée de $3,200 par mille pour la première section de 50 milles en dehors de Saint-Jérôme. n'excédant pas $160,000, à la compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 28 milles, de Napanee à Tamworth, en tadt $89,600, à la Cie de chemin de fer de Tamworth et Québec.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 25 milles, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, ne dépassant pas en totalité $80,000, à la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 100 milles, de Métapédiac à Paspébiac, ne dépassant pas en totalité $320,000, à la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 32 milles (depuis l'Intercolonial jusqu'aux moulins de M. Laggan), ne dépassant pas en totalité $102,400, à la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Miramichi.

Subvention additionnelle projetée ne dépassant pas $6,000 par mille, ou une nouvelle subvention n'excédant pas, en totalité, $660,000, de Gravenhurst à Callander, 110 milles, à toute compagnie approuvée par le gouverneur en Conseil.

122.... RIVIÈRE SAINT-JEAN, N.-B. :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copie de tous rapports, lettres, etc., depuis 1878, entre le département des travaux publics et M. J. A. Lyon ou toute autre personne, au sujet de l'enlèvement des obstructions qui embarrassent le lit de la rivière Saint-Jean, N.-B. (*Pas imprimée.*)

123.... MANITOBA, AGENCE DES SAUVAGES DU :—Réponse à ordre ; rapport, avec témoignages, sur la condition et la gestion de l'agence des sauvages du Manitoba, sous J. A. N. Provencher, surintendant des sauvages du district de Manitoba, fait par la commission d'enquête instituée ; aussi, copie de pièces justificatives en date du 25 juin 1875, pour $180 ; 25 juin 1875, pour $1,290 ; 26 décembre 1875, pour $600, signée par le nommé Tremblay, etc. (*Pas imprimée.*)

124.... TÉLÉGRAMMES, DÉPENSES POUR, DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS :—Réponse à ordre ; état faisant connaître la dépense faite pendant chaque mois du présent exercice pour dépêches télégraphiques débitées au compte des divers travaux dans le département des travaux publics ; aussi, un état semblable pour la période comprise entre novembre 1881 et le 30 juin 1882, inclusivement. (*Pas imprimée.*)

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE

DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR

L'EXERCICE 1882

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE L'ACTE TRENTE ET UN VICTORIA, CHAPITRE DOUZE, SECTION DIX-NEUF, TEL QUE MODIFIÉ PAR L'ACTE QUARANTE-DEUX VICTORIA, CHAPITRE SEPT.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.



OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1883

TABLE DES MATIÈRES

CHEMINS DE FER:—

Canadien du Pacifique:

	PAGE
Distances—ligne-mère	x
Ligne—acquise par la compagnie	x
Canada Central (aujourd'hui C.C.P.) subvention	x
Partie de la ligne transférée par le gouvernement à la compagnie	xi

Construction:

Sous le contrôle du gouvernement:

Du lac Supérieur à la rivière Rouge	x
Colombie-Britannique	xi
Ligne de télégraphe	xiii

Sous le contrôle de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique:

De Callander, vers l'ouest, jusqu'à Prince-Arthur's-Landing	xii
De la rivière Rouge à Kamloops	xii
Embranchements	xiii

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT:

L'Intercolonial:

Longueur de la ligne	xiv
Additions aux bâtiments	xv
Dépense totale, à compte du capital	xv
Dépenses imputables sur le compte du capital, durant l'exercice.	xv
Recettes brutes	xv
Trafic	xvi
Frais d'exploitation	xvi
Gain de l'exercice	xvi
Comparaisons des parcours	xvi
Embranchement de Saint-Charles	xvii
Embranchement de Windsor	xviii
Embranchement de Pictou	xvii

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT—*Fin*,

ILE DU PRINCE-EDOUARD: PAGE

Longueur de la ligne xvii
Réparations générales xvii
Recettes brutes.... xvii
Trafic.... xvii
Frais d'exploitation xvii

SUBVENTIONS :

De Gravenhurst à Callander.... xix
De Saint-Raymond au lac Saint-Jean.... xix
De la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle à Edmunston xix
D'Oxford à New-Glasgow (compagnie de la Grande Ligne Directe entre l'Europe et l'Amérique).... xix
Chemin de fer de transport maritime de Chignectou.... xix

CANAUX :

Navigation à l'intérieur :

LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS xx
Canal Lachine.... xxii
" travaux d'agrandissement xxii
Canal de Beauharnois.... xxiii
Canal de Cornwall.... xxiii
" nouveaux travaux.... xxiv

Canaux de Williamsburg :

Canal de la Pointe à Farran.... xxiv
Canal du Rapide Plat.... xxiv
Canal des Galops.... xxv
Rapide des Galops, amélioration du chenal xxv

CANAL WELLAND :

Ligne principale, lac Ontario au lac Erié.... xxv
Bras de la rivière Welland.... xxvi
Tributaire de la Grande Rivière xxvi
Bras de Port-Maitland.... xxvii
Réparations et entretien du vieux canal.... xxviii

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.... xxviii

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.... xxix
Description générale xxix
Tableau des distances.... xxix

CANAUX—*Navigation à l'intérieur*—MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON—*Fin.*

	PAGE
Ecluse Sainte-Anne	xxix
" nouveaux travaux	xxx
Canal de Carillon	xxv
" nouveaux travaux	xxxi
Canal de la Chute à Blondeau	xxxi
Canal de Grenville	xxxi
" nouveaux travaux	xxxii
Canal Rideau	xxxiii
Canalisation de la rivière Tay (projet)	xxxiv
HAUT DE LA RIVIÈRE OTTAWA :	
Ecluses et digue de la Culbute	xxxii
" " nouveaux travaux	xxxiii
RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN	xxxv
Ecluse et barrage de Saint-Ours	xxxv
Canal Chambly	xxxvi
CANAL SAINT-PIERRE	xxxvi
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :	
Description	xxxvii
Etendues navigables et non-navigables	xxxvii
Liste des travaux et réparations exécutés	xxxviii
CANAL MURRAY :	
Travaux de construction	xxxix
RELEVÉS—Canal à la Colombie-Britannique	xl

TABLE DES ANNEXES.

PAGE

Annexe nº 1.—Etat de la dépense durant l'exercice.......................... 1

" 2.—Dépense totale pour la construction et l'agrandissement des canaux 2

" 3.—Rapport sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef.................................... 6

Sur les travaux de construction sous la direction du gouvernement. 7–9

Sur les progrès de localisation, de construction et d'exploitation, par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique... 9

" 4.—Rapport général sur les chemins de fer du gouvernement en exploitation, par Collingwood Schreiber, ingénieur dirigeant :

Chemin de fer Intercolonial...... 12

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard 15

Embranchement du chemin de fer de Windsor..................... 16

Embranchement de Saint-Charles............. 14

Rapports des surintendants, etc.—

CHEMINS DE FER :

Chemin de fer Intercolonial—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef 16

" P. S. Archibald, ingénieur en chef................ 22

" H. A. Whitney, mécanicien-chef................ 25

" T. Williams, premier comptable............. 31

Tableau des accidents...................................... 40

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—

Rapport par L. B. Archibald, surintendant 50

" J. Unsworth, mécanicien-chef et garde-magasin 54

" W. T. Huggan, comptable................. 62

Chemin de fer Canadien du Pacifique—

Rapport par D. S. Curry, comptable 78

Chemin de fer d'embranchement de Windsor—

Rapport par D. Pottinger, surintendant........................ 71

" P. S. Archibald, ingénieur................ 75

" R. B. Boggs, comptable 72

CANAUX : PAGE

Annexe n° 5.—Rapport sur le canal Lachine........................ 76
" " Beauharnois........................ 81
" " Chambly........................ 83
" " Saint-Ours........................ 86
par E. H. Parent,
ingénieur-surintendant.

" Rapport sur les écluses Sainte-Anne........................ 91-5
" le canal de Carillon........................ 91-3
" " de la Chute à Blondeau........................ 92-4
" " de Grenville........................ 92-4
" " de la Culbute........................ 93-5
par D. Starke,
ingénieur-surintendant.

" " sur le canal Cornwall........................ 95
par D. A. McDonnell,
surintendant.

" " sur les canaux de Williamsburg........................ 96
par A. G. Macdonnell,
surintendant.

" " sur le canal Welland........................ 100
par William Ellis,
surintendant.

" " sur le canal de la baie Burlington........................ 99
par William Ellis,
surintendant.

" " sur le canal Rideau........................ 108
par F. A. Wise,
ingénieur-surintendant.

" " sur les travaux du canal Trent........................ 109
par Thomas D. Belcher,
ingénieur-surintendant.

" " sur le canal Saint-Pierre........................ 122
par Henry F. Perley,
ingénieur-dirigeant.

PAGE

Annexe n° 5.—Rapport sur les nouveaux travaux.. 113
Canal Murray.
Canal de la Vallée de la Trent.
Navigation de la Trent.
Canal de Burleigh.
Canal de M. Buckhorn.
Canal des Chutes Fénélon.
Améliorations des rapides des Galops.
Canal du Rapide Plat.
Canal de Cornwall.
par F. S. Rubidge,
ingénieur-dirigeant.

" 6.—Rapport sur le canal Tay.. 119
par F. A. Wise,
ingénieur-surintendant.

" 7.—Tableau des entreprises faites dans le cours de l'exercice 1881–82.. 123

" 8.—Etat des réclamations renvoyées aux arbitres officiels avec leurs décisions.. 125

" 9.—Tableau général indiquant :
1° Les pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, durant l'exercice expiré le 30 juin 1882.. 130
2° Propriétés achetées ou vendues par le ministère......... 134

" 10.—Liste des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.. 142

" 11.—Tableau des distances entre Ottawa et Kingston................ 144

" 12.—Tableau indiquant la date de la fermeture des canaux en 1881, et leur ouverture en 1882.. 145

" 13.—Navigation du Saint-Laurent—tableau des distances............. 146

" 14.—Ordre en Conseil amendant les péages sur les canaux de Welland et du Saint-Laurent.. 147

RAPPORT.

1881-82.

A Son Excellence le marquis de Lorne, C.T., C.C.M.G., gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministère des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., c. 12 (1867), tel que modifié par l'acte 42 Vic., chap. 7, articles 4 et 5 (1879).

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département forment l'annexe.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada ci-dessous mentionnés, sur lesquels le gouvernement fédéral a contrôle direct ou indirect, ou pour la construction desquels des subventions ont été accordées ou autorisées.

Sous contrôle :

Le chemin de fer Intercolonial.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Subventionnés, ou pour lesquels des subventions ont été autorisées :

Le chemin de fer Canadien du Pacifique.
Le chemin de fer du Canada-Central (de Pembroke à Callander).
Le chemin de fer de Saint-Raymond au lac Saint-Jean.
Le chemin de fer de la Rivière-Ouelle à Edmunston.
La Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe.
Le chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Aux termes du contrat passé en 1881 avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement a entrepris de construire la ligne—entre Prince-Arthur's-Landing, sur le lac Supérieur, et la rivière Rouge;—et entre Savona's-Ferry, au pied du lac Kamloops, et Port-Moody, à la Colombie-Britannique; et la compagnie, d'autre part, a entrepris de construire, dans un délai spécifié, la ligne entre la station de Callander, son terminus de l'est, à l'extrémité de l'est du lac Nipissingue, et Prince-Arthur's-Landing; aussi, entre la rivière Rouge et Savona's-Ferry, toute la ligne devant être la propriété de la compagnie, et être entretenue et exploitée par la dite compagnie.

Ligne-mère:—

Les distances suivantes sont calculées sur un tracé, sujet à approbation, traversant la cité de Winnipeg et Kicking-Horse Pass:—

	Milles.
1. De Callander (120 milles à l'ouest de Pembroke) à Prince-Arthur's-Landing, distance évaluée à.	650
2. De Prince-Arthur's-Landing à Winnipeg..........	433
3. De Winnipeg, par Kicking-Horse Pass, à Savona's-Ferry (au pied du lac Kamloops), distance évaluée à....................................	1,259
4. De Savona's-Ferry à Port-Moody........................	215
Longueur approximative de la ligne-mère entre Callander et Port-Moody, sur l'Océan Pacifique.	2,557 miles.

Outre la ligne du chemin de fer du Canada Central, entre Ottawa et Callander, parcours de 228 milles, acquise l'an dernier par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, cette compagnie vient d'acheter partie de la ligne du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, entre Ottawa et Montréal, parcours de 119 milles, soit une addition de 347 milles au système de la ligne-mère, ce qui donne 2,904 milles pour la distance approximative entre Montréal et Port-Moodie.

La section de 123 milles, entre Pembroke et Callander, pour laquelle le chemin de fer du Canada Central a reçu du gouvernement une subvention de $12,000 par mille, est presque achevée; il ne reste plus à faire qu'un peu de ballastage, remblai, etc. La ligne est ouverte à la circulation sur un parcours de 94 milles, entre Pembroke et Mattawa, et, sur le reste du parcours, on fait le transport des matériaux et approvisionnements pour la construction de la ligne à l'ouest de Callander.

PROGRÈS DES TRAVAUX EXÉCUTÉS SOUS LE CONTROLE IMMÉDIAT DU GOUVERNEMENT.

L'embranchement d'Emerson à Winnipeg, 65 milles, et la ligne-mère depuis Winnipeg, en se dirigeant vers l'est, jusqu'à Telford, 94 milles, ayant été transférés à la compagnie par ordre en conseil en date du 9 avril 1881, le gouvernement, à la fin de l'exercice 1881-82, n'avait plus à achever, aux termes du contrat, que les sections suivantes de la ligne :

	Milles.
De Prince-Arthur's-Landing à Telford	339
De Savona's-Ferry à Port-Moodie	215
	554

Un ordre en conseil en date du 12 janvier 1882, a transféré à la compagnie une sous-section de la ligne, 40 milles, entre Telford et un point situé près du Portage-du-Rat.

Sur le reste du parcours, entre Prince-Arthur's-Landing et le Portage-du-Rat, voici quel est l'état de la ligne.

La sous-section de 6 milles, entre Prince-Arthur's-Landing et le Fort-William, bien qu'elle ne soit pas encore ballastée, est en assez bon état pour le passage des convois.

La sous-section contiguë, 112 milles, entre Fort-William et la rivière aux Anglais, bien qu'achevée, a souffert du tassement des levées; en outre, il faudra renouveler et réparer quelques-unes des constructions les plus anciennes.

Sur la sous-section suivante, entre la rivière aux Anglais et la rivière à l'Aigle, on a achevé de poser la voie le 25 août 1881, et les travaux sont en voie d'achèvement. Pendant la saison, les convois d'équipe ont pu passer sur la ligne.

Entre la rivière à l'Aigle et Keewatin (Portage-du-Rat), 67 milles, les travaux sont bien avancés; la pose de la voie a été achevée vers le 19 juin 1882. Il ne reste plus qu'à combler les ravins traversés par les ponts à chevalets, ériger des bâtiments aux stations, ballaster et faire un peu de maçonnerie.

A la Colombie-Britannique, on a passé contrat pour les travaux suivants : Section de Savona's-Ferry à Port-Moody, 215 milles, et sous-section de Port-Moody à Emory's-Bar; les travaux, commencés au printemps de 1882, sont poussés activement. Sur le reste du parcours, les entrepreneurs sont assez avancés pour avoir posé la voie sur une distance de 22 milles, à partir d'Emory's-Bar; ils ont à faire sur ce tronçon, quelques-uns des travaux les plus difficiles qu'il y ait sur toute la ligne.

On manufacture en ce moment le tablier du pont de fer qui traversera la rivière Fraser.

8—B½

PROGRÈS DES TRAVAUX EXÉCUTÉS SOUS LA DIRECTION DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Aux termes du contrat, la compagnie doit exécuter les travaux suivants :

	Milles.
De Callander à Prince-Arthur's-Landing, distance évaluée à	650
De Winnipeg à Savona's-Ferry, distance évaluée à............	1,259
	1,909

Ligne-mère, Section de l'Est (De Callander à Prince-Arthur's-Landing.)—A partir de Callander, en se dirigeant vers l'ouest, sur un parcours de 82 milles, en montant la rivière Wahnapitæ, la ligne a été tracée, et, sur les six premiers milles, en montant la rivière l'Esturgeon, on a posé la voie; sur un parcours égal, le nivellement et les ponts sont bien avancés.

Ligne-mère, Section du Centre, (de la rivière Rouge à Kamloops).—Jusqu'à la date du rapport de l'an dernier, la compagnie avait construit 163 milles de la ligne, à l'ouest de Winnipeg, sur cette section.

La compagnie faisait faire alors des explorations dans le district des Montagnes, en vue de trouver une passe qui donnerait un tracé plus court que le tracé de la Passe de la Tête-Jaune indiqué dans son contrat.

Un acte passé pendant la dernière session, donne l'autorisation suivante :—

" La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pourra, sauf l'approbation du gouverneur en conseil, tracer et établir la ligne principale du chemin de fer entre Selkirk et le point de raccordement avec la section de l'Ouest à Kamloops, en suivant quelque passe autre que celle de la Tête-Jaune, pourvu que cette passe ne soit pas située à moins de cent milles de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique."

Le tracé de la ligne, en montant, jusqu'à la rivière Saskatchewan, distance d'environ 600 milles de Winnipeg, a été approuvé, et, sur cette distance, la compagnie avait construit 581 milles de la ligne à la fin de janvier 1883.

En octobre dernier, on a autorisé l'ouverture à la circulation de la ligne jusqu'à Regina, distance de 356 milles, d'après l'indicateur publié par la compagnie.

Subvention.—La neuvième section du contrat stipule ce qui suit :—

" Lorsqu'une portion de pas moins de vingt milles de longueur du chemin de fer qui fait l'objet du présent contrat aura été construite et parachevée de manière à permettre la circulation régulière des convois, et que cette portion du chemin sera pourvue de l'équipement nécessaire au trafic qui s'y fera, le gouvernement paiera et concédera à la compagnie l'argent et les terres auxquels cette portion du chemin de fer lui donnera droit d'après la répartition et la distribution ci-dessus prévues et stipulées." En vertu d'une série d'arrêtés du conseil, basés sur les certificats de

l'ingénieur en chef, parties des dites subventions ont été payées de temps à autre à la compagnie, depuis le commencement des travaux, à l'achèvement d'une longueur de la ligne représentant 601 milles sur les sections de l'est et du centre.

Tarif.—Un arrêté du conseil, en date du 29 avril 1881, approuve un tarif de transport des marchandises et des voyageurs sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et ce tarif a été depuis lors en vigueur; on s'occupe actuellement de reviser ce tarif.

EMBRANCHEMENTS.

Outre la subvention de la ligne-mère, la compagnie a droit, aux termes du contrat, à la concession des terrains nécessaires à la voie, les gares et stations, etc., requises pour la construction des embranchements, en tant que ces terrains appartiennent au gouvernement.

La compagnie construit, en ce moment, les embranchements du Sault Sainte Marie et de la montagne de Pembina ou du Sud-Ouest.

Embranchement de la montagne de Pembina ou du Sud-Ouest.—La compagnie a construit un embranchement, d'un parcours d'environ 100 milles, s'étendant vers le sud-ouest de Winnipeg, à l'ouest de la rivière Rouge, jusqu'à la montagne de Pembina, et cet embranchement est aujourd'hui en exploitation.

Un sous-embranchemennt, de 13 milles de long, s'étend de cette ligne à Gretna, (localité autrefois connue sous le nom de "Smugglers' Point," c'est-à-dire la *Pointe des Contrebandiers,*) sur la frontière internationale.

Sault Sainte-Marie.—Cet embranchement a été tracé par la compagnie à partir d'Algoma Mills, (lac Huron) jusqu'à la rivière Wahnapitæ, distance d'environ 100 milles, et, dans le cours de l'été, elle a fait les travaux de nivellement et construit les ponts sur les premiers 60 milles, en partant d'Algoma Mills.

Pont sur la rivière Rouge, à Emerson.—Pendant la dernière session du parlement un crédit de $30,000 a été voté pour aider la municipalité de la ville d'Emerson à construire un pont ordinaire de grande communication, sur la rivière Rouge, à cet endroit. Il est à désirer que l'on accorde une autre allocation de $20,000 pour permettre à la municipalité de transformer ce pont en pont de grande communication par chemin de fer, la compagnie du chemin de fer Canadien se proposant de construire une ligne qui reliera la ville d'Emerson au point où l'embranchement sud-ouest prend la direction de l'ouest.

La compagnie a acquis, au prix coûtant, l'embranchement de Stonewall, long d'environ 22 milles, qui relie Winnipeg à Stonewall et faisait originairement partie de la ligne du gouvernement.

LIGNE DE TÉLÉGRAPHE.

Le télégraphe du Pacifique canadien a été transféré au département des travaux publics.

CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat durant le dernier exercice on été :—

	milles.
L'Intercolonial	840
Ile du Prince-Edouard	199
Embranchement de Windsor (entretenu seulement)	32
Total	1,071

Les comptes généraux du revenu pour 1881-82, indiquent l'état financier de ces lignes pour le dernier exercice :—

—	Dépenses.	Recettes.	Profits.	Pertes.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial	2,069,657 48	2,079,262 66	9,605 18	
Ile du Prince-Edouard	228,259 97	137,267 54	....	90,992 43
Windsor	13,099 55	21,053 19	7,953 64	
			17,558 82	90,992 43
				17,558 82
Balance, déficit de l'exploitation	....	....	....	73,433 61

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Ligne des malles européennes.

	milles.	
De la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup	126	
De la Rivière-du-Loup à Moncton	374	
De Moncton à Painsec	8	
De Painsec à Truro	118	
De Truro à Halifax	62	
		688

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean	89	
De Painsec à Shédiac	11	
De Truro à Pictou	52	
		156
		840

Embranchements Locaux.

De Rimouski au quai	2
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde	2
De Dorchester au quai d'embarquement	1
De Sackville au quai d'embarquement	0·5
De Stewiacke au quai	1
	6·5

L'an dernier, on a agrandi les quais et les entrepôts, au terminus en eau profonde, à Halifax, ce qui a beaucoup facilité le mouvement du fret, et l'on exécute actuellement d'autres travaux qui feront plus que doubler cet avantage. La profondeur de l'eau sera telle que les plus grands steamers pourront accoster le quai. On a construit pour le charbon, un quai spécial dont la voie élevée permet de faire passer le charbon directement des wagons dans les soutes des navires, et la construction d'un grand élévateur à grain donnera toutes facilités nécessaires pour le chargement des céréales.

Grâce au crédit accordé l'année dernière, on a pu agrandir les hangars à fret, au terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

Le matériel roulant a été maintenu en bon état de service. Mais l'accroissement continuel du trafic demandera de nouvelles additions à ce matériel.

Pendant le dernier exercice, on a fait les réparations et renouvellements qui suivent : entretien des ponts, érection de 80 milles de clôtures, érection de bâtiments pour la réception des voyageurs et du fret à Derby et à la rivière aux Anguilles, érection de nouvelles résidences pour les chefs de station, à Causapscal, à la rivière Jacquet et à Painsec, et améliorations aux bâtiments d'Aulac et de Sackville.

La voie a été entretenue en bon état.

Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital, à la fin de l'exercice 1880-81, était de	$38,974,452 44

Les dépenses portées au compte du capital, durant l'année expirée au 30 juin 1882, se répartissent comme suit :—

Prolongement de Halifax	$173,109 84
Terminus en eau profonde, à St-Jean.	19,712 16
Réparations et améliorations, embranchement de la Rivière-du-Loup	14,980 47
Matériel roulant pour cet embranchement	153,853 84

Achèvement de l'Intercolonial..........	18,246 98	
Additions au matériel roulant..........	205,005 20	
Embranchement de Saint-Charles......	660 30	
		585,568 79
Soit, au 30 juin 1882, un total de dépenses de.......		$39,560,021 23

Le compte du revenu continue à augmenter.

Les recettes brutes de l'année ont été de............	$2,079,262 66
Les dépenses ont été de....................................	2,069,657 48
Recettes nettes..........................	$9,605 18

Les recettes brutes accusent une augmentation de $318,868.74 sur celles de l'année précédente.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives, cette année et l'an dernier a été :—

1881-82	3,900,850
1880-81	3,453,078
Augmentation	447,772 milles.

Le nombre de milles parcourus par les wagons, cette année et l'an dernier, a été :—

1881-82..	37,489,376
1880-81..	32,201,157
Augmentation...............................	5,288,219 milles.

Le nombre de milles parcourus par les trains, cette année et l'an dernier, a été :—

1881-82..	3,195,566
1880-81..	2,813,723
Augmentation...............................	381,843 milles.

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives ont été :—

	Cents.
1881-82..	53·05
1880-81..	50·96

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les trains ont été :—

1881-82..	64·77
1880-81..	62·54

Le tonnage brut transporté durant l'exercice 1881-82 a été de..	838,956 tonnes.
La quantité transportée en 1880-81 avait été de................	725,577 "
Augmentation....................................	113,379 tonnes.

EMBRANCHEMENT DE SAINT-CHARLES.

Cet embranchement, pour la construction duquel un crédit a été voté la session dernière, reliera Saint-Charles, sur le chemin de fer Intercolonial, avec la Pointe-Lévis, distance d'environ treize milles. Les travaux de nivellement et la pose de la voie sont bien avancés, et l'on espère que la voie sera posée jusqu'à Lévis dans le cours du présent hiver.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.	
De Tignish à Royalty-Junction	103½	
De Royalty-Junction à Mount-Stewart	20	
De Mount-Stewart à Georgetown	21	
		154½

PROLONGEMENTS.

De Royalty-Junction à Charlottetown	5	
De Mount-Stewart à Souris	39	
		44
		198½

Les dépenses totales, portées au compte du capital, jusqu'au 30 juin 1881, s'élevaient à $3,466,688.52. Elles ont augmenté de $402.63 pendant l'année.

Le compte du revenu s'élève à $137,267.54 pour l'année.

Les frais d'exploitation, y compris l'érection de stations, hangars à fret, hangars à charbon et autres améliorations, se sont élevées à $228,259.97.

La ligne a été bien entretenue pendant toute l'année, et le mouvement général indique une augmentation. L'augmentation des dépenses est due à l'érection de nouvelles stations, à la pose de nouveaux évitements, l'érection de clôtures paraneige, et aux frais extraordinaires que l'enlèvement de la neige a nécessités.

Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice expiré au 30 juin dernier ont été :—

Dépenses totales	$228,259 97
Recettes "	137,267 54
Excédant des dépenses	$ 90,992 43

Les recettes brutes des deux dernières années ont été :—

1881-1882	$137,267 54
1880-1881	131,131 43
Augmentation	$6,136 11

Les dépenses totales des deux mêmes années ont été :—

1881-1882	$228,259 97
1880-1881	203,122 88
Augmentation	$25,137 09

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :—

1880-1881	1,122,419 milles
1881-1882	1,117,989 "
Diminution	4,430 "

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :

1881-1882	317,194 milles
1880-1881	314,918 "
Augmentation	2,276 "

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Cet embranchement est encore exploité par la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, à condition que la compagnie paie tous les frais se rattachant à son exploitation et qu'elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'année :—

Recettes brutes, au crédit du gouvernement	$21,053 19
Frais d'entretien de la voie et des constructions	13,099 55
Balance	$ 7,953 64

La ligne a été entretenue en bon état de service, et l'on a fait des réparations considérables à la maçonnerie et autres constructions. On a l'intention de poser des lisses d'acier sur une partie de la voie.

EMBRANCHEMENT DE PICTOU.

Par le statut du Canada 42 Vic., chap. 12, amendant l'acte primitif 40 Vic., chap. 46, il est décrété que le transfert de l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial sera fait à la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company* aussitôt que les 82 milles de chemin de fer s'étendant de New-Glasgow au détroit de Canso seront construits et équipés à la satisfaction du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et qu'un bac à vapeur aura été établi entre la terre ferme et l'Ile du Cap-Breton au terminus du chemin de fer.

Le transfert n'a pas encore été fait.

SUBVENTIONS.

Aux termes de l'Acte 45 Vic., chap 14, passé à la session dernière, le gouvernement est autorisé à accorder certaines subventions, subordonnées aux droits de circulation et conventions de trafic, pour la construction des lignes suivantes de chemins de fer :—

Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni excédant en tout	$660,000
Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout..	384,000
Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout..............................	240,000
Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200, ni excédant en tout..	224,000
	$1,508,000

L'acte prescrit, en outre, que les dites subventions devront être accordées à "telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure."

En ce qui concerne trois des lignes sus-mentionnées, savoir, le chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, celui de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle à Edmundston, et celui de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, on n'a encore fait d'arrangements définitifs avec aucune compagnie pour leur construction.

Compagnie de chemin de fer de la Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe.— Aux termes d'un arrêté du conseil en date du 24 juillet 1882, un contrat a été passé avec la compagnie de chemin de fer de la Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, d'après lequel cette compagnie doit construire, pour le 1er janvier 1884, une ligne entre Oxford et New-Glasgow. La compagnie a sérieusement commencé ses opérations, mais le gouvernement ne lui a rien payé encore.

Chemin de fer de transport maritime de Chignectou.—Un acte passé la session dernière, 45 Vic., ch. 55, 1882, autorise le gouvernement à accorder une subvention de $150,000 par année, pendant 25 ans, à la compagnie du chemin de fer de transport maritime de Chignectou, pour la construction d'une ligne de chemin de fer devant faire le transport des navires à travers l'isthme de Chignectou, entre la Baie Verte, golfe Saint-Laurent, et la Baie de Fundy.

On n'a encore passé contrat avec aucune compagnie.

CANAUX.

Les canaux qui forment le réseau canadien sous le contrôle de l'Etat sont le suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et des lacs ;
2. De la rivière des Outaouais ;
3. De la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston ;
4. De la rivière Trent ;
5. Du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain.
6. Le canal Saint-Pierre, au Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, forment un système de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à la baie du Tonnerre et Duluth, à la tête du lac Supérieur, distance de 2,384 milles statutaires.

La différence du niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, la Pointe à Farran, le Rapide-Plat, les Galops et Welland. Leur longueur réunie est de 70½ milles ; l'éclusage total (ou la chute directement rachetée par des écluses) est de 533¼ pieds ; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault-Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de longueur, et il a une écluse de 515 pieds de long, 80 de large, avec 16 pieds d'eau sur les seuils.

La différence de niveau rachetée par cette écluse est de 18 pieds.

Un relevé des distances et des sections navigables depuis le détroit de Belle-Isle jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur, est donné dans l'annexe 13, page 146.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

En 1841, époque à laquelle on projeta le réseau de canaux entre Montréal et le lac Ontario, on se proposait d'assurer une profondeur de neuf pieds à toutes les phases du niveau de l'eau dans le Saint-Laurent; d'après les données que l'on possédait alors, les constructions projetées devaient assurer ce niveau. Toutefois, le fleuve Saint-

Laurent est, pour diverses raisons, sujet à des fluctuations dont il était impossible de préciser les phases à l'époque où les canaux furent construits; mais des observations régulièrement faites et l'expérience des années suivantes ont démontré qu'à certaines époques de baisse des eaux, il était impossible de maintenir cette profondeur.

La liste suivante indique la profondeur minima de l'eau sur les buscs des écluses des canaux du Saint-Laurent, à une époque de baisse extraordinaire, en l'année 1872 (*voir* le rapport de l'ingénieur en chef, 1880):—

	Pieds	Pouces
Rapide Plat, écluse de prise d'eau	6	7
" " entrée inférieure	7	0
Galops, écluse de prise d'eau	8	1
Iroquois, entrée inférieure	9	3
Pointe Farran	7	9
Cornwall, écluse de prise d'eau	8	3
" entrée inférieure	9	0
Beauharnois	10	10
" entrée inférieure	9	8

La liste précédente montre que si l'on veut maintenir la navigation dans les mêmes proportions que celles du développement du commerce des lacs, l'agrandissement de ces canaux et écluses à partir du lac Saint-Louis, en montant, est nécessaire, urgent même dans certains cas.

Sur le canal du Rapide-Plat, qui donne le niveau le plus bas de la série, on se propose de construire une nouvelle écluse à l'entrée supérieure. L'échelle des travaux d'agrandissement général des constructions permanentes sera adoptée, de manière à donner 14 pieds d'eau au niveau le plus bas observé sur le Saint-Laurent.

Voici quel a été, pour l'exercice de 1881-82, le revenu provenant de l'exploitation des différents canaux; ces renseignements ont été obtenus du département du Revenu de l'Intérieur :—

Canaux.	Péages, etc.	Loyers de lots hydrauliques.	Revenu total
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland	110,441 07	5,909 81	116,350 88
Canaux du Saint-Laurent	100,023 00	14,555 00	114,578 00
Canal Chambly	24,022 20	Néant.	24,022 20
Canaux de l'Outaouais	58,495 05	16 00	58,511 05
Canal Rideau	6,136 76	1,695 50	7,832 26
Canal de la baie de Burlington	3,657 90	150 00	3,807 90
Constructions du district de Newcastle	311 68	Néant.	311 68
Canal Saint-Pierre	926 74	Néant.	926 74
Total	304,014 40	22,326 31	326,340 71

Aux termes d'un arrêté du conseil, en date du 21 avril 1881, publié dans la *Gazette du Canada* du 27 du même mois, et imprimé avec les annexes du présent rapport, il a été fait certaines modifications et réductions importantes des péages sur le fret qui franchit les canaux du Saint-Laurent et de Welland. (Voir Annexe 14, page 147.)

CANAL LACHINE.

		Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal		8½ milles statutaires.	8½ milles statut.
Nombre d'écluses		5	5
Dimensions des écluses		200 pieds x 45 pieds.	270 pds. x 45 pds.
Ascension totale par les écluses		44¾ pieds.	45¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	à 2 écluses..	16 "	18 "
	à 3 écluses..	9 "	14 "
Largeur du canal au plafond		80 "	largeur moyenne
Largeur du canal à la surface de l'eau		120 "	150 pieds.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêchent de monter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Ce canal offre maintenant un chenal ayant deux systèmes distincts d'écluses, l'ancien et le système agrandi.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1881 et rouvert le 25 avril 1882.

Les constructions ont été maintenues en bon état, et la navigation s'est faite sans accident ni interruption.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement sont terminés, à l'exception du chenal d'entrée et du port de Lachine, et les deux systèmes d'écluses sont en usage depuis le mois de juin 1882.

A l'entrée de Lachine, les travaux comprennent un quai de 6,200 pieds de long et le creusement du chenal. Plus de la moitié du chenal, sur la partie la plus voisine de l'écluse de prise d'eau, a été creusée, et les travaux continuent activement. On travaillera tout l'hiver, et on aura probablement terminé au commencement de la saison de 1884.

On adjugera bientôt à l'entreprise la construction de deux bassins à revêtement de maçonnerie, à Saint-Gabriel, Montréal; un crédit a été voté la session dernière pour ces bassins.

On a réglé avec les entrepreneurs de toutes les sections achevées, à l'exception de deux de ces messieurs.

La construction du quai de Lachine a gêné la circulation du bateau-passeur de la Cie du chemin de fer Grand-Tronc, la glace s'étant formée parce qu'on avait détourné le courant. Cet embarras ayant été occasionné par les constructions du gouvernement, on a décidé de prolonger le quai actuel jusqu'à un point où l'on a constaté que la glace ne se forme pas et ces travaux sont en voie d'exécution.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼ milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 "

Ce canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15¼ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms de Cascades, des Cèdres et du Côteau.

Ce canal a été fermé par la glace le 28 décembre 1881 et rouvert au trafic le 25 avril 1882.

Les constructions ont été maintenues en bon état, et toutes les réparations nécessaires ont été faites.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal	11½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	7
Dimensions des écluses	200 pieds x 55 pieds.
Ascension totale par les écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	100 "
Largeur à la surface de l'eau	150 "

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32¾ milles sur le lac Saint-François.

Le canal de Cornwall évite les rapides du Long Sault.

Ce canal a été fermé le 10 décembre 1881, et rouvert le 25 avril 1882.

Les travaux exécutés durant l'année comprennent les réparations ordinaires aux écluses, portes d'écluses, déversoirs et aux constructions généralement.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Le 20 octobre dernier, on a achevé les travaux d'agrandissement de l'entrée inférieure, comprenant la formation d'un chenal d'entrée, la construction de deux écluses (qui en remplacent trois de l'ancienne ligne), le creusement d'un bassin entre les écluses ; il reste à construire quatre écluses et à agrandir le prisme du canal. Les dimensions des nouvelles écluses sont telles qu'indique le plan général d'agrandissement, savoir, longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, hauteur d'eau, 14 pieds. Le bassin qui se trouve entre ces deux écluses, a 825 pieds de long.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Les canaux de la pointe à Farran, du rapide Plat et des Galops sont connus sous la désignation commune de Canaux de Williamburgh.

La navigation s'est faite, toute la saison, sans accident ni délais.

CANAL DE LA POINTE A FARRAN.

Longueur du canal........................	¾ de mille.
Nombre d'écluses........................	1 "
Dimensions des écluses........................	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses........................	4 "
Hauteur de l'eau sur les seuils........................	9 "
Largeur du canal au plafond........................	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau........................	90 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la pointe à Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la pointe à Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

Ce canal a été fermé le 10 décembre 1881 et rouvert le 24 avril 1882.

Outre les réparations ordinaires aux portes d'écluses et à leurs armatures, on a reconstruit une partie du quai ou bassin de l'entrée inférieure.

CANAL DU RAPIDE FLAT.

Longueur du canal........................	4 milles
Nombre d'écluses........................	2 "
Dimensions des écluses........................	200 x 45 pieds.

Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de la pointe à Farran au pied du canal du rapide Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le rapide Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

Ce canal a été fermé le 10 décembre 1881 et rouvert le 24 avril 1882.

Toutes les réparations nécessaires ont été faites.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅝ milles
Nombre d'écluses	3 "
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	15¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du rapide Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la pointe aux Iroquois, de la pointe à Cardinal et des Galops.

Fermé le 10 décembre 1881, le canal a été rouvert de nouveau le 24 avril 1882.

On a fait les réparations ordinaires.

AMÉLIORATION DU RAPIDE DES GALOPS.

Ces travaux consistent à creuser, à travers le rapide, un canal de 3,300 pieds de long, 200 pieds de large et 14 pieds de profondeur; ils sont avancés autant que le permet la difficulté de l'entreprise. On a achevé une tranchée jusqu'à la profondeur voulue, et, sur la moitié de la largeur, à travers une des battures, ce qui représente l'enlèvement de 6,000 verges cubes de roc. On trouvera les détails des travaux dans le rapport ci-annexé de l'ingénieur qui en a la direction.

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, A PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

Grâce aux travaux d'agrandissement, les navires tirant 12 pieds d'eau peuvent franchir le canal à toutes les phases du niveau de l'eau dans le lac Erié, excepté au point où le canal traverse la rivière Chippewa au moyen d'un aqueduc.

A cet endroit, la nécessité de faire usage de l'ancien aqueduc, en attendant la construction du grand aqueduc dont la construction ne peut pas être achevée avant deux ans, rend les précautions nécessaires, et le tirant des navires qui emploient leur propre force motrice, ne doit pas excéder 11½ pieds à ce point ; toutefois, les navires à la remorque peuvent tirer 12 pieds d'eau. Aux époques où l'eau du lac Érié est basse, et surtout lorsque les vents de l'est soufflent pendant un certain temps, tous les navires, pour franchir librement l'aqueduc actuel, ne doivent pas avoir un tirant de plus de 11½ pieds.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	27⅕ milles.	26¾ milles.
Paires de portes auxiliaires (autrefois 3)	2	2
Nombre d'écluses { d'ascension	26	d'ascension 25
Nombre d'écluses { de partage	1	de partage 1
Dimensions des écluses	2 écluses 200 x 45 pds 1 de partage 230 x 45 14 150 x 26½	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ "	12 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal :—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland .... 2,622 pieds.

" Du Welland à la rivière Welland, *viâ* l'écluse de l'aqueduc .... 300 "

" De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara .... 1,020 "

Nombre d'écluses :—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson 2

Dimension des écluses .... 150 x 26½ pieds.

Chute totale depuis le canal à Welland jusqu'à la rivière Welland .... 10 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils .... 9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE RIVIÈRE.

Longueur du canal .... 21 milles.

Nombre d'écluses 2

Dimensions des écluses .... { 1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "

Ascension totale par les écluses .... 7 à 8 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils .... 9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal..............................	$1\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluses..............................	1
Dimensions des écluses..............................	185 x 35 pieds.
Ascension totale pour les écluses..............	$8\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..............	11 "

Le canal, fermé le 15 décembre 1881, a été ouvert le 20 avril 1882.

Le canal Welland a une entrée sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, deux sur le lac Erié, l'une pour la ligne principale, à Port-Colborne, et l'autre pour le canal d'alimentation à Port-Maitland, et une quatrième sur la rivière Niagara, dans la ville de Chippewa.

De Port-Dalhousie à Allanburg, $11\frac{3}{4}$ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 14 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

NOUVEAUX TRAVAUX.

La navigation du canal agrandi s'est faite sans encombre pendant toute la saison ; il n'y a eu qu'une seule interruption, pendant laquelle, en passant par l'ancien canal, on a évité tout inconvénient sérieux.

On achève actuellement les arrangements nécessaires pour éclairer le nouveau canal au gaz, en employant un nouveau modèle de becs de lampes qui donnera une lumière très-intense. L'ancien canal ne sera plus éclairé désormais.

Il reste à faire certains travaux pour élargir la section située entre Humberstone et Port-Colborne et connue sous la désignation de "Tranchée rocheuse." On a jugé nécessaire de changer l'entrepreneur, et les travaux se font aujourd'hui avec succès, en creusant sous l'eau sans interrompre la navigation.

On est assez avancé dans la construction du nouvel aqueduc de grandes dimensions qui fera franchir la rivière Chippewa à l'eau du canal.

Sur les 36 contrats passés pour l'agrandissement du canal, 28 sont définitivement réglés, trois sont soumis à M. Page, comme seul arbitre, pour trois autres on attend l'évaluation définitive des travaux et, dans deux cas, comme on vient de le voir, les travaux ne sont pas achevés.

8—c$\frac{1}{2}$

VIEUX CANAL.

DE PORT DALHOUSIE À ALLANBURG.

Sur cette section, la navigation a été interrompue deux fois dans le cours de l'année.

Le 24 novembre 1881, le propulseur *Europe* heurta contre les portes supérieures de l'écluse n° 1 et quatre portes furent emportées.

Le 6 juin 1882, la barge *Oriental* heurta aussi contre les portes supérieures et quatre portes furent encore emportées.

Dans chaque cas, la circulation a été interrompue durant trois jours.

L'approvisionnement d'eau a été suffisant pour tous les besoins de la navigation et des manufactures.

Les réparations et renouvellements, à cet endroit, ont été beaucoup plus considérables qu'à l'ordinaire. En fait de réparations, il y a eu celles des déversoirs, ponts et coursiers; parmi les renouvellements, il faut mentionner la substitution à l'ancien coursier de décharge d'une constructien en fer, établie sur des piliers de pierre et supportant un grand conduit.

Il a été décidé de faire certaines améliorations à l'écluse n° 2 de l'ancien canal, entr'autres, de donner 270 pieds de longueur à la chambre; ces travaux ont été adjugés à l'entreprise.

CANAL D'ALIMENTATION DE DUNNVILLE ET PORT-MAITLAND.

A Port-Maitland, la jetée de l'est a été solidement reconstruite.

Toutes les réparations nécessaires ont été faites et les constructions sont en bon état.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur	½ mille
Largeur moyenne entre les jetés	138 pieds.
Largeur minimum	108 "

Ce canal n'est qu'une simple tranchée dans un banc de sable qui s'était formé entre le lac Ontario et la baie de Burlington, et il est navigable pour les navires tirant 10 pieds d'eau. Il permet aux navires d'atteindre le port de Hamilton et la ville de Dundas par le canal Desjardins.

Fermé le 19 décembre 1881, le canal était rouvert le 20 avril 1882.

La navigation n'a pas été interrompue sérieusement durant la saison.

On a achevé la plus grande partie des travaux nécessaires pour renouveler le tablier des quais dont partie avait été détruite par le feu, il y a quelques années, et le reste des travaux va être adjugé à l'entreprise, afin que l'on puisse achever le tout dans le cours de la saison prochaine.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière des Outaouais,—et les canaux de l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 246¼ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles à la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne ;
Le canal de Carillon ;
" de la Chute-à-Blondeau ;
" Grenville ;
" Rideau.

La chute totale est de 533½ pieds (356½ pieds d'ascension et 177 de descente). Nombre d'écluses, 59.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances. intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
Canal Lachine	8½	....
Du canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	2⅛	52¾
Du canal de Carillon à la Chute-à-Blondeau	4	56¾
Canal de la Chute-à-Blondeau	⅛	56⅞
Du canal de la Chute-à-Blondeau au canal de Grenville	1⅜	58¼
Canal de Grenville	5¾	64
Du canal de Grenville à l'entrée de la nav. du Rideau	56	120
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	246¼

ECLUSE SAINTE-ANNE.

Longueur	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	190 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	3 "
Hauteur de l'eau sur les seuils...	6 pieds à l'eau basse. 7 pieds à l'eau haute ordinaire.

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal,

à la décharge de cette partie de la rivière des Outaouais qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermée le 20 novembre 1881, cette écluse était rouverte le 11 avril 1882.

La navigation n'a pas été interrompue.

On a fait les réparations ordinaires aux portes d'écluses, briser-glace, quais, etc.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Elles consistent en une écluse de 200 pieds de long, 45 de large au fond et d'une profondeur de 9 pieds sur les seuils ; dans la formation d'abords, de 100 pieds de large au fond, la largeur augmentant jusqu'à 150 pieds à l'entrée d'amont—et d'une profondeur qui reste à 10 pieds dans la saison des plus basses eaux.

La maçonnerie de cette écluse est achevée, mais on n'a pas terminé le creusement des abords. On espère néanmoins que l'écluse sera prête dans le cours de la prochaine saison de navigation. On a passé contrat pour le creusement d'une autre partie du chenal, en amont de l'écluse ; ce travail est en voie d'exécution.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal............................	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses........................	200 x 45 pieds.
Chute totale........	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils...........	9 "
Largeur du canal au fond.................	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.	100 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais.

Fermé le 26 novembre 1881, ce canal était rouvert le 28 avril 1882.

Deux petites interruptions ont eu lieu dans le cours de la saison—l'une du fait qu'une barge a touché au rapide de la Chute-à-Blondeau, et l'autre à la suite de la chute d'un mur en aile de l'écluse n° 3, sur le vieux canal.

Outre les réparations ordinaires, on a fait des travaux considérables sur le canal d'alimentation et la digue de la rivière du Nord.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Elles consistent en une digue sur l'Outaouais, à trois quarts de mille en amont du village de Carillon, et en un canal de trois quarts de mille, avec deux écluses de 200 pieds sur 45, ayant 9 pieds de profondeur d'eau sur le seuils.

Le fonctionnement de la digue et de la glissoire, achevées au mois de novembre 1882, a démontré la nécessité de faire certaines modifications de détail à l'entrée de la glissoire, et de prolonger les estacades qui y conduisent, en changeant leur position.

On travaille à ces améliorations dans le moment.

Le nouveau canal et les écluses sont achevés, et fonctionnent depuis le 27 mai dernier.

Afin de retirer tout l'avantage possible des nouvelles constructions, il sera nécessaire d'approfondir et d'améliorer le chenal de la rivière, en amont de la digue, sur une distance d'environ trois quarts de mille. On se propose de faire ces travaux.

CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.

Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ de mille.
Nombre des écluses	1
Dimensions de l'écluse	$130\frac{5}{6}$ pieds x $32\frac{5}{6}$ pieds à l'ext. supér. et $36\frac{1}{3}$ pieds à l'extrémité inférieure.
Ascension totale de l'écluse	$3\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	30 "
Largeur du canal au fond	30 "

Entre les canaux de Carillon et de la Chute à Blondeau, le parcours navigable est de quatre milles. Ce canal est coupé dans le roc solide et n'a qu'une écluse. Il ne sert qu'aux navires qui remontent le fleuve, car, pour le descendre, tous passent par les rapides.

Fermé le 26 novembre 1881 ; rouvert le 26 avril 1882.

Dans le cours de l'année, on a fait des réparations considérables à cette écluse.

Une masse considérable de roc qui obstruait le chenal, a été enlevée à la mine, mais, si l'on veut réduire et égaliser sensiblement la force du courant entre " Greece's Point " et la digue, il faudra enlever, par le même moyen, le récif qui forme la crête du rapide.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal			$5\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses			7
Dim. des écluses ;—Ecl. d'ascension, n° 5	accolées.	13 0 pic	x $32\frac{1}{6}$ pieds
" " 6		$128\frac{1}{3}$ "	x $42\frac{1}{3}$ "
" " 7	"	$128\frac{1}{3}$ "	x $31\frac{5}{6}$ "
" " 8		128 "	x $32\frac{1}{6}$ "

Ecluses nos 9 et 10 et de prise d eau n° 11	200 " x 45 "
Ascension totale par les écluses	$45\frac{3}{4}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "
Hauteur de l'eau sur le seuil des écluses nos 9, 10, 11	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Depuis la tête du canal de la Chute-à-Blondeau jusqu'au pied du canal de Grenville, le parcours navigable est de $1\frac{3}{8}$ milles.

Le canal est situé à 56 milles, environ, en aval de la cité d'Ottawa ; il rachète le rapide du Long Sault.

Fermé le 26 novembre 1881, il a été ouvert le 1er mai 1882.

Il a fallu des réparations considérables pour maintenir les vieilles écluses de ce canal.

On a fait toutes les réparations ordinaires.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les travaux d'agrandissement du canal, commencés en 1871, comprennent la construction d'écluses de 200 pieds de long, de 45 de large et de 9 de profondeur sur les seuils. Le chenal principal aura une profondeur de 10 pieds, une largeur moyenne de 40 au fond, et de 50 à 80 à la surface. Des bassins seront établis à environ un demi-mille de distance.

Les écluses seront bientôt achevées ; trois d'entre elles sont déjà en usage ; des deux écluses agrandies qui remplaceront les quatre écluses actuelles à la décharge du canal et immédiatement en amont, l'une sera achevée à temps pour l'ouverture de la navigation, la saison prochaine, et l'autre dans le cours de l'été. On a continué, durant l'hiver, les travaux d'excavation ayant pour objet d'élargir le bief qui se trouve entre la rivière et l'écluse de prise d'eau.

PARTIE SUPÉRIEURE DE L'OUTAOUAIS.

ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	18 à 20 pieds.
Profondeur d'eau sur les seuils	6 pieds.
Longueur collective des digues	625 pieds.

Depuis le canal de Grenville et en remontant l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la navigation se fait en eau calme. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à L'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, du Chêne, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de L'Islet font disparaître les rapides de la Culbute ou de L'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois digues en bois. Les digues, en détruisant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Des Joachims, distance de 37 milles.

On a fait des réparations de peu d'importance à ces constructions.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Pour rendre la rivière navigable en aval des écluses jusqu'à Bryson, il faudrait enlever partie de trois battures et construire deux digues submergées.

Tous les travaux sont achevés, à l'exception d'une faible partie qui sera terminée dans le cours du présent hiver ; alors on aura une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur minimum de 7 pieds à l'époque des eaux les plus basses, entre Des Joachims et Bryson, ce qui formera un total de 117 milles, en amont et en aval de la Culbute.

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière des Outaouais à la ville d'Ottawa avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur d'eau navigable....................	126¼ milles.
Nombre des écluses d'Ottawa à Kington..	33 d'ascension. 14 de descente.
Chute totale.. 446¼. { 282¼ d'ascension et / 164 de descente, }	durant les hautes eaux.
Dimensions des écluses........	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds ; profondeur navigable sur toute la du canal..	4½ pieds.
Largeur du canal au fond......	60 " dans la terre. 54 " dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau....	80 " dans la terre.

Pour le tableau des distances des stations entre Ottawa et Kingston, *voir* Annexe 11, page 144.

Le point culminant de la navigation se trouve au lac Rideau, en haut ; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation.

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau et pour Kingston par la rivière Cataraqui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en deux catégories:

1. Le point culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Le bief de descente de l'est jusqu'à Ottawa, est alimenté par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Le bief de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, est alimenté par le lac à la Vase lequel se jette dans lac Onépicon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux du bief de descente, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac Cranberry, et forment, à leur issue de Round Tail, la rivière Cataraqui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

Interrompue le 30 novembre 1881 aux moulins de Kingston, la navigation était ouverte le 1er mai 1882.

A Ottawa, elle a été close le 23 novembre 1881 et ouverte le 1er mai 1882.

Pendant l'automne de 1881, à Kingston et au point culminant, l'eau a été maintenue à quelques pouces du niveau requis pour la navigation; mais, sur le bief situé entre Burritt et "Long Island," le niveau est devenu trop bas de près d'un pied.

Pendant la saison de 1882, l'eau a été abondante.

On a dû faire des réparations considérables pendant le dernier exercice, surtout pour boucher les fuites aux moulins de Kingston.

CANAL DE LA RIVIÈRE TAY.

On a fait un relevé de cette rivière en vue de construire un petit bras de canal pour relier au canal Rideau la ville de Perth et le grand district minier dont elle est le centre et que l'on exploite actuellement. Cette communication fut établie autrefois au moyen de digues et d'écluses depuis longtemps abandonnées et tombées en ruines; elles étaient situées sur le cours de la rivière Tay, jusqu'à Port Elmsley, sur le lac Rideau, distance d'environ 10 milles. On a résolu d'adopter une ligne de communication partant de la baie Beveridge, sur le lac Rideau; à ce point, on pratiquera une courte tranchée dans laquelle on placera deux écluses, les deux seules que l'on doive construire; on établira aussi une voie de commuuication entre le lac et la rivière.

Au point de jonction avec la rivière, on construira une digue qui, avec l'approfondissement du chenal en certains endroits, élèvera suffisamment le niveau pour donner une profondeur navigable jusqu'à Perth. On pratiquera aussi des tranchées aux coudes les plus brusques de la rivière, ce qui réduira à six milles environ la distance à parcourir.

RIVIERE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigatien commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu et par l'écluse St-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour reprendre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au la Champlain. Sa longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière est de 81 milles.

A Whitehall, à l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York ; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles·

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York ;

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distance totale.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours.....	....	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly.	32	46
Canal Chambly..........	12	58
Du canal Chambly à la frontière..........	23	81
De la frontière du canal Champlain..........	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié.....	66	258
De la Jonction du Canal Erié à Albany..........	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal..........	$\frac{1}{8}$ de mille	
Nombre d'écluses..........	1	
Dimensions de l'écluse..........	200 pieds x 45.	
Ascension totale par l'écluse..........	5 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est..........	300 "	
" " " ouest..........	600 "	

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le Bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint Ours a été fermée le 25 novembre 1881 et ouverte le 13 avril 1882.

La circulation n'a pas été sérieusement interrompue et les réparation ordinaires ont été exécutées.

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.	
Nombre des écluses	9	
Dimensions des écluses :		
Ecluses de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds par	22$\frac{10}{12}$ pieds.
Ecluse d'ascension n° 1	124 "	23 "
" " " 3, 4, 5, 6	118 "	22$\frac{10}{12}$ à 24 pieds.
" " " 7, 8, 9 écluses accolées	125 "	22$\frac{10}{22}$ à 23 pieds.
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 "	

Faisant suite au 32 milles de navigation libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly, sur un parcours de 12 milles.

Ce canal a été fermé le 28 novembre 1881 ; ouvert le 2 mai 1882.

La navigation n'a pas été interrompue, et l'on a fait toutes les réparations ordinaires.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION.

Durant l'année, les opérations de dragage ont été exécutées d'une manière satisfaisante.

A l'entrée de Chambly et sur un parcours de 3½ milles en montant, le chenal a été approfondi.

A St-Jean, les quais ont été améliorés et le tirant d'eau augmenté. On travaille actuellement à approfondir le canal à partir de l'écluse n° 1, en descendant.

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur du canal, 55 pieds.

Une écluse de marée (4 paires de portes).

Dimensions, 48 x 200 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 18 pieds aux plus basses eaux.

Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.

Montant et baissant maxima de la marée dans la baie St-Pierre, environ 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Ce canal a été entretenu en bon état, et pour faciliter l'usage on a placé des lumières à l'entrée et le long de son parcours, ainsi que des bouées d'amarrage dans la baie Saint-Pierre et les lacs Bras d'Or.

Navigation fermée le 31 déc. 1881 ; ouverte le 5 mai 1882.

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

Par ce titre, l'on désigne des étendues qui, acutellement, ne peuvent être utilisées que pour la desserte du traffc local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario jusqu'au lac Huron.

Il y a quelques années que l'on se propose d'utiliser ces eaux pour établir une voie de communicaticn par eau entre les lacs Huron et Ontario.

D'après ce projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac, Rice, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 166 milles de Trenton. Partant de ce canal, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant de 235 milles environ.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, partie de ces eaux ent été rendues navigables et propres au flottage des bois. Un bras du cours d'eau principal lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Trenton. De cette distance, 155 milles sont navigables pour les navires d'un faible tirant.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas :

	Navigables	Innavigables.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles. .		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing...............	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley.....		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboros..........	51¾	
De Peterboro à Lakefield..................................		9½
De Lakefield à Burleigh..................................	12	
Rapides Burleigh..		1
Des rapides Burleigh aux rapides Buckhorn.................	7	
Rapides Buckhorn..		1
De la digue de Buckhorn à Lindsay.........................	36¼	
	126½	34¾
De Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog....	28¾	
	155¼	34¾

Distance totale de la baie de Quinté à Port-Perry......	190 milles
Aux chutes de Fénélon, la distance de la digue de Buckhorn à Fénélon est de..........................	31½ milles.

Les constructions suivantes sont en usage :

	Distances en milles de Trenton.
Rapides de Chisholm.	
Les travaux consistent en un canal et une écluse, une digue et une glissoire....................................	15½
Percy-Landing.	
Il y a une estacade dont on se sert maintenant pour les bois en grume...	28½
Campbellford.	
Les estacades conductrices sont en usage	34¾
Chutes du Milieu.	
Les constructions sont quatre digues et deux glissoires...	37¾
Baie du Corbeau.	
On se sert de l'estacade pour les bois en grume.............	38
Chutes de Heeley.	
Une digue et une glissoire sont en usage dans cet endroit.	42¾
Hastings, rapide de Crook.	
Les constructions se composent d'une écluse, d'une digue et d'une glissoire..	34⅝
Rapides de Withlaw.	
En aval de Peterboro'. L'écluse, la digue et le canal sont utilisés..	92⅞
Petit-Lac.	
Trois piliers et une estacade ; ils sont en bon état..........	94
Burleigh.	
Estacades.	
Rapides de Buckhorn.	
Cette digue sert à maintenir à son niveau élevé les eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Ball, Buckhorn et Chemong. Cette digue répond bien aux besoins.......................................	125

Bobcaygeon.

	Distance en milles de Trenton.
Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et une glissoire. Les digues maintiennent l'eau au même niveau jusqu'aux chutes de Fénélon et au bief jusqu'à l'écluse de Lindsay..	$140\frac{3}{4}$
Chutes de Fénélon.	
Une grande glissoire et des estacades................................	$155\frac{3}{4}$
Lindsay.	
L'ancienne écluse, qui était tombée en ruines et d'aucune utilité, a été rebâtie par le gouvernement provincial en 1879. Elle a 134 x 34 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils. La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog.	$161\frac{2}{9}$

Les dimensions des écluses sont de 133 pieds 6 pouces sur 33, avec 5 pieds d'eau sur les seuils.

En 1855, une partie des constructions ci-dessus mentionnées avait été transférée à un comité de messieurs engagés dans le commerce de bois. Le comité est autorisé à percevoir le péage sur le bois qui y passe. Les constructions ainsi transférées sont, aujourd'hui, les glissoires et les estacades des rapides Chisholm, l'estacade de retenue à Myersburg, l'estacade conductrice à Campbellford, les digues et les estacades des glissoires de la chute du Milieu, l'estacade de retenue de la baie du Corbeau, et la glissoire aux chutes de Heeley.

Ces constructions sont entretenues en bon état par le comité.

L'écluse de Lindsay a été construite par le gouvernement de la province de l'Ontario et elle est encore sous son contrôle.

La navigation a été close le 15 novembre 1881, et ouverte le 15 mars 1882.

Outre les réparations ordinaires, on a enlevé de la rivière Scugog les obstacles à la navigation.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Grâce aux crédits votés par le parlement, lors de sa dernière session, l'on a commencé les travaux nécessaires pour relier certaines étendues navigables de lacs et de rivières.

La question d'utiliser cette série de nappes et cours d'eau pour établir une communication entre le lac Huron et le lac Ontario, est un projet de vieille date, dont les besoins du pays rendront peut-être l'exécution ultérieurement nécessaire ; pour les travaux actuels, on a donc choisi les points qui rendront ces travaux de la plus grande utilité immédiate pour la navigation locale, en même temps qu'ils formeront partie intégrale de la meilleure ligne de communication entre les deux lacs.

Après des études et relevés consciencieux, on a donc résolu d'établir des constructions aux endroits suivants :—Chute Fénélon, Rapides de Buckhorn et Chute de Burleigh. Quand ces constructions seront achevées, on aura communication directe entre Lakefield, à 9 milles environ de Peterboro', et le lac au Baumier, source du système, ce qui ouvrira un parcours d'environ 158 milles de navigation directe et latérale.

Des contrats ont été passés, les expropriations nécessaires ont été faites, et les travaux sont commencés.

On explore actuellement les parties nord et sud de la région comprise dans le premier projet, et l'on recherche des sources d'approvisionnement d'eau.

CANAL MURRAY.

On est assez avancé dans l'exécution du projet de pratiquer un chenal à travers l'isthme de Murray pour relier, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté à celle du lac Ontario, ce qui étendra le réseau de la navigation du fleuve Saint-Laurent et évitera la ligne détournée et dangereuse qui passe au sud de la péninsule du Prince-Edouard. Après des études consciencieuses, on a choisi une ligne qui aura le havre de Presqu'île pour terminus sur le lac, et l'on a pris des mesures pour pousser activement les travaux de construction. Au mois d'août dernier, on a adjugé contrat pour le creusement d'un chenal sans écluses, large de 80 pieds au fond et d'une profondeur de 11 pieds (déterminée par le niveau du fond de la baie de Quinte) au-dessus du niveau le plus bas constaté jusqu'à présent dans le lac Ontario ; ce chenal aura un peu plus de 6 milles de longueur. On a exproprié la plus grande partie des terrains requis, et, depuis lors, les travaux d'excavation ont été poussés vigoureusement.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le gouvernement provincial de la Colombie Britannique ayant demandé que l'on fasse des relevés pour s'assurer s'il est possible—et à quel prix—de construire un canal reliant le lac Okanagan aux eaux du lac Shuswap, une étude de ce district a été ordonnée et se fait actuellement.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,

Ministre des chemins de fer et canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DES FER ET CANAUX,
OTTAWA, le 1er février 1883.

ANNEXE No 1

Etat indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
Canaux.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine	252,821 33	17,116 46	41,158 90
do chemin conduisant au hangar aux farines	2,978 66		
Beauharnois		20,813 86	18,804 53
Cornwall	44,587 61	6,634 62	15,052 20
Williamsburg		7,417 69	7,589 44
Saint-Laurent	28,933 45		
Welland	603,402 17	69,125 79	74,641 51
do reconstruction du pont de Dunnville		5,733 46	
do Port-Maitland		15,187 50	
Baie de Burlington		240 62	
do reconstruction de la jetée		14,459 29	
Sainte-Anne	193,158 36	2,343 99	2,611 30
Carillon	212,794 07	} 7,582 68	14,387 49
Grenville	220,290 32		
Culbute	29,567 15	162 33	790 00
Rideau		13,860 28	26,887 89
Trent	5,836 51	8,115 50	2,011 92
Murray	7,135 63		
Saint-Ours		1,902 41	2,002 71
Chambly	31,796 41	16,843 60	16,686 78
Saint-Pierre	484 00	200 63	1,920 54
Relèvements hydrographiques			2,243 23
Arbitrages			5,023 59
Relèvement de la rivière Tay			748 65
Ecluse de Saint-François			2,559 41
Total, canaux	1,633,785 67	207,770 71	235,120 09
Chemins de fer.			
Pacifique	3,587,166 41		
do subvention	2,210,000 00		
do avance sur les rails, d'après le contrat	375,000 00		
Intercolonial	585,568 79		2,069,657 48
Embranchement de Windsor			13,099 55
Ile du Prince-Edouard	402 03		228,259 97
Total, chemins de fer	6,758,137 23		2,311,017 60
Grand total	8,391,922 90	207,770 71	2,546,137 09

Total, montant dépensé .... $11,145,830.70.

J. BAINE,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, décembre 1882.

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

Par qui dépensé.	Exercice terminé le 30 juin.	Canal Lachine.	Canal Beauharnois.
		$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	Jusq. 30 juin 1867.	40,000 00	....
Gouvernement provincial		2,547,532 85	1,611,424 11
Gouvernement fédéral	1868	1,852 70	7,008 00
do	1869	2,600 00	55 00
do	1870	....	587 50
do	1871	12,231 40	187 00
do	1872	36,708 15	27 50
do	1873	42,982 49	5,280 90
do	1874	158,618 35	26 00
do	1875	197,420 52	36 00
do	1876	327,769 39	....
do	1877	1,439,375 73	....
do	1878	1,484,619 63	....
do	1879	958,053 30	....
do	1880	369,566 74	....
do	1881	292,165 51	....
do	1882	252,821 33	....
Total	....	8,163,718 09	1,624,632 01

No 2.

l'agrandissement des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1882.

non comprises.)

Canal Cornwall.	Canaux du Saint-Laurent. — Non réparti.	Canaux de Williamsburg.	Saint-Laurent. — Remorqueur à mancelle et amélioration de la navigation.	Relevés hydrographiques, Saint-Laurent et canaux.	Canal Welland.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
....	....	....	....	....	222,220 00
1,933,152 69	116,821 31	1,320,655 54	....	....	7,416,019 83
2,786 00	....	....	....	....	12,097 84
10,692 04	....	....	....	....	43,486 36
17,780 05	....	....	....	....	24,173 72
7 50	....	....	....	....	47,869 10
10,000 21	....	1,077 00	....	....	59,702 76
1,011 75	....	....	....	35,326 44	130,158 47
....	....	....	....	26,541 30	746,420 61
1,780 00	....	....	....	22,611 36	1,046,714 91
....	....	....	28,500 00	21,715 47	1,570,178 19
49,211 37	....	....	28,064 67	19,312 64	2,199,962 61
145,015 45	....	....	1,623 76	3,946 70	2,138,392 99
143,092 05	....	4,580 00	....	4,685 77	1,552,697 41
109,454 95	....	....	623 52	8,591 04	1,252,924 75
53,948 14	....	....	6,927 96	....	1,242,943 37
44,587 61	....	....	28,933 45	....	603,402 17
2,522,519 81	116,821 31	1,326,312 54	94,673 36	142,730 72	20,309,365 09

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

Par qui dépensé.	Exercice terminé le 30 juin.	Ecluse de Sainte-Anne.	Canaux de Carillon et Grenville.
		$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial............	J'squ'au 30 juin 1867.	....	(*)
Gouvernement provincial............		134,456 51	63,053 64
Gouvernement fédéral............	1868	....	19,817 22
do	1869	....	....
do	1870	....	4,167 96
do	1871	....	23,119 37
do	1872	1,939 46	165,257 28
do	1873	540 11	136,250 48
do	1874	12,753 27	245,258 38
do	1875	32,627 71	339,864 76
do	1876	24,935 85	326,203 16
do	1877	30,003 08	245,738 04
do	1878	14,618 85	22,676 20
do	1879	22,113 02	243,141 24
do	1880	3,054 68	281,514 27
do	1881	69,042 76	336,707 53
do	1882	193,158 36	433,084 39
Total............	....	539,243 66	2,885,853 92

* Dépense non donnée.

No 2.—*Fin.*

l'agrandissement des canaux du Canada, etc.—*Fin.*

non comprises.)

Ecluse de la Culbute.	Canal Rideau.	Canal Chambly.	Canal Saint-Pierre.	Relevés hydrographiques, canal de la Baie Verte.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
....	3,911,701 47	....	....	....	4,173,921 47
....	153,062 60	643,711 76	88,949 39	....	16,028,840 23
....	7,593 67	....	21,519 72	....	72,675 15
....	....	....	70,719 80	....	126,953 20
....	....	....	46,193 57	....	92,902 80
....	11,732 88	2,872 85	....	....	98,020 10
....	4,967 50	1,906 40	....	....	281,586 26
....	18,070 97	759 00	....	4,877 83	375,258 44
38,388 99	5,793 16	....	....	4,018 90	1,237,818 96
63,659 29	9,310 85	2,415 00	20 97	443 00	1,716,904 37
76,842 44	2,163 96	....	11,125 00	110 75	2,389,544 21
56,081 87	214 11	80 00	63,330 18	22 30	4,131,396 60
5,933 53	....	....	26,511 51	....	3,843,338 62
20,694 19	7,703 88	....	107,337 75	....	3,064,098 61
16,688 20	355 05	....	80,120 54	....	2,122,893 74
4,721 62	....	....	69,434 76	520 00	2,076,411 65
29,567 15	....	....	484 00	....	1,586,038 46
312,577 28	4,132,670 10	651,745 01	585,747 19	9,992 78	43,418,602 87

ANNEXE No 3.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 26 septembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur les progrès des travaux de construction, d'exploration, etc., se rattachant au chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à cette date.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La ligne principale est divisée en sections comme suit :—

	Milles.
N° 1.—De la station de Callander (120 milles à l'ouest de Pembroke) à Prince-Arthur's-Landing, distance d'environ	650
N° 2.—De Prince-Arthur's-Landing à la Rivière Rouge (Saint-Boniface, vis-à-vis Winnipeg)	432
N° 3.—De la Rivière Rouge à Savona's-Ferry (au pied du lac Kamloops), environ	1,350
N° 4.—De Savona's-Ferry à Port-Moody	215
Longueur approximative de la ligne-mère	2,647

Les lignes d'embranchement construites et en voie de construction sont les suivantes :—

	Milles.	
Embranchement du Sault-Sainte-Marie	118	
" de Pimbina	65	
" de Selkirk-Ouest	20	
" de Stonewall	22	
" de Colville-Landing	2	
" du Sud-Ouest	153	
		391
Total approximatif		3,038

Le gouvernement construit les sections nos 2 et 4 de la ligne-mère	647
Et les embranchements de Pimbina et de Colville	67
	714

Ce qui laisse à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la construction

	Milles.
Des sections nos 1 et 3 de la ligne-mère	2,000
Et des embranchements du Sault Sainte-Marie, de Selkirk-Ouest, de Stonewall et du Sud-Ouest	324
	2,324

Dans l'estimation des distances j'ai présumé que la ligne-mère passera par Winnipeg.

LIGNE SUBVENTIONNÉE.

Prolongement du chemin de fer Canada Central, aujourd'hui chemin de fer Canadien du Pacifique, de Pembroke à la station de Callander, 120 milles.

PROGRÈS GÉNÉRAUX.

De Pembroke à la station de Callander, 120 *milles.*

Cette partie du chemin (ci-devant connue sous le nom de prolongement du chemin de fer Canada Central) se construit à l'aide d'une subvention de $12,000 par mille, c'est-à-dire de $1,440,000. Les travaux de construction seront bientôt terminés. Les gares et autres bâtiments sont finis, ainsi que les constructions nécessaires au service de l'eau. Les rails sont posés sur toute la ligne, les ponts et ponceaux sont construits ; il ne reste plus qu'à terminer le ballastage, remplir quelques ravins traversés aujourd'hui par des ponts de chevalets, élargir quelques remblais, pour terminer tous les travaux et mettre le chemin en bon état d'exploitation. La partie du chemin qui relie Pembroke à Mattawan, longue de 94 milles, est aujourd'hui en exploitation, et celle qui conduit de Mattawan à Callander, 26 milles, est employée au transport des matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin à l'ouest de Callander.

De la station de Callander à Prince-Arthur's-Landing.

Le tracé définitif de cette section n'ayant pas été terminé au complet, la longueur n'a pas encore été établie et peut être encore estimée comme par le passé à 650 milles. De bonne heure dans la saison la compagnie était disposée à adopter un tracé passant par les scieries d'Algoma et du Sault-Sainte-Marie ; mais on m'informe qu'elle a abandonné ce projet et a aujourd'hui l'intention d'adopter le tracé des scieries d'Algoma, de Callander à la rivière Wahnapitae, 82 milles, et de là suivre une ligne directe d'environ 336 milles et rejoindre le tracé des scieries d'Algoma près de la rivière du Pic, et suivre ensuite ce tracé jusqu'à Prince-Arthur's-Landing, environ 194 milles. S'il est possible de pousser une ligne dans la direction indiquée, ce dont la compagnie a l'espoir, il est estimé que la longueur de la voie entre Callander et Prince-Arthur's-Landing sera de 612 milles. De Callander au voisinage de la baie du Nord, distance d'environ 20 milles, le terrassement et les ponts sont terminés et les rails posées ; de là au voisinage de la rivière à l'Esturgeon, sur environ 30 milles, le terrassement et les ponts sont avancés et progressent rapidement. A partir du voisinage de la rivière à l'Esturgeon jusqu'à la rivière Wahnapitae (39 milles), le tracé est établi, et de cette dernière rivière à celle du Pic, distance d'environ 336 milles, les explorations préliminaires se poursuivent. De la rivière du Pic au Rocher-Rouge, environ 128 milles, on est à faire un tracé d'essai. De là à Prince-Arthur's-Landing, environ 66 milles, les travaux de construction progressent. La compagnie compte pouvoir être en mesure de montrer de bonne heure l'hiver prochain un profil favorable de cette route.

De Prince-Arthur's-Landing à la Rivière Rouge (vis-à-vis Winnipeg).

Cette section est de 432 milles, et a été divisée, pour fins de construction, en sous-sections, comme suit :—

			Milles.
Chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing à la Kaministiquia..			6
Terrassement,	contrat	n° 13	$32\frac{1}{2}$
"	"	n° 25	80
"	"	n° 41A	$113\frac{1}{2}$
"	"	n° 42B	$66\frac{1}{2}$
"	"	n° 15	$36\frac{1}{2}$
"	"	n° 14	76
"	"	n° 5*a*	21
			432

Le chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing à la Kaministiquia a été nivelé, et ses ponts construits, par une compagnie, puis subséquemment acheté par l'Etat pour $14,000. Le chemin a été muni de rails d'acier, et des voies de service ont été construites jusqu'à deux quais à Prince-Arthur's-Landing. Bien qu'il ne soit pas ballasté, le chemin est en assez bonne condition pour la circulation des convois. L'année dernière j'ai rapporté comme terminés les travaux des contrats 13 et 25. Cependant, vu qu'il y a longtemps que les traverses ont été coupées et que les ponts ont été construits, beaucoup de traverses et quelques-uns des ponts les plus petits ont besoin d'être renouvelés. En raison de la nature marécageuse de la contrée traversée par la ligne, plusieurs des remblais se sont tassés et demandent à être refaits. Plusieurs des tranchées ont aussi besoin d'être nettoyées pour l'écoulement des eaux. Il va être nécessaire d'affecter un crédit à ces fins, car elles ont déjà coûté des sommes considérables.

Les travaux de l'entreprise 41A tirent à leur fin, et ils auraient été encore plus avancés s'il ne s'était produit au cours de l'été un tassement inattendu dans un remblai important. La pose des rails a été terminée le 25 août 1881 ; les ponts sont à peu près finis, le ballastage a été refait sur toute la voie à l'exception d'environ 18 milles, et le terrassement, s'il est poursuivi avec vigueur, sera terminé dans environ cinq semaines. Plusieurs des remblais qui traversent de longues étendues de marais ont souffert du tassement. Le niveau devra être rétabli, et les rails posés de nouveau. Des convois de construction et d'approvisionnement ont circulé sur la voie dans le cours de la saison.

Durant les douze derniers mois, il a été fait des progrès satisfaisants dans les travaux de l'entreprise 42B. Les excavations dans le roc, qui ont été très considérables, ont été finies à bonne heure cet été, et le 19 juin les rails étaient posés sur toute la voie, qui traverse un grand nombre de ravins profonds et larges au moyen de ponts de chevalets, d'où les matériaux des remblais seront déchargés par des convois de construction. Il est estimé qu'à la fin de la saison il restera à faire de 400,000 à 450,000 verges cubes de terrassement, ce qui occupera la plus grande partie de la saison prochaine, probablement jusqu'au 1er octobre. Le ballastage a été poussé vigoureusement sur toute la ligne. Il reste à construire quelques ponceaux, mais les maçons sont à l'œuvre, et on croit qu'ils seront bientôt terminés.

Dans mon rapport de l'an dernier j'ai mentionné que les travaux de l'entreprise n° 15 étaient terminés. La section a été transférée à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique le 1er décembre, et depuis lors a été ouverte au trafic. J'ai fait un voyage sur la voie il y a quelques jours et j'ai le plaisir de dire qu'elle est en parfait état, les remblais ainsi que les autres travaux ayant bien résisté.

Sur la partie du chemin constituant l'entreprise n° 14, le ballastage n'est pas encore terminé. Pour faciliter la construction du chemin à l'ouest de Winnipeg, il a été considéré important de donner à la compagnie du chemin de fer du Pacifique le contrôle de cette section, d'où elle devait tirer la plus forte partie de son bois et de ses traverses; la section lui a donc été transférée avec l'entente qu'elle terminerait le ballastage, ce qu'elle n'a pu faire encore, la ligne ayant été continuellement occupée par les convois employés à transporter les matériaux de construction. Le chemin est en assez bonne condition, et la circulation n'a pas été interrompue de la saison.

Les travaux de l'entreprise 5 *a*, de Selkirk à Saint-Boniface (en face de Winnipeg), ont été terminés et le chemin est ouvert au trafic depuis plusieurs années.

Entre Prince-Arthur's-Landing et Saint-Boniface, le service de l'eau est en bon état. A deux ou trois stations seulement, de l'entreprise 42, il reste à faire quelques travaux pour ce service. Le système Haggas a été mis en opération entre Prince-Arthur's-Landing et Cormack, et de là à la Rivière-Rouge, en face de Winnipeg, le système des réservoirs est en usage.

Entre Prince-Arthur's-Landing et le Portage-du-Rat, il reste à construire un certain nombre de gares et de plateformes.

Quant à la section entre la Rivière-Rouge et Savona's-Ferry, au pied du lac Kamloops, la compagnie a obtenu l'approbation du tracé de la rivière Rouge à la rivière des Mâchoires-d'Orignal, distance de 406 milles; sur ce tracé la route a été construite et est en bon état de service; 372 milles (de la rivière Rouge à Regina) sont ouverts au trafic. De la rivière des Mâchoires d'Orignal à Fort-Calgary, distance d'environ 454 milles, on m'apprend que la compagnie a établi un tracé devant passer par Kicking-Horse-Pass. Ce tracé n'a pas encore été approuvé, mais la compagnie semble être convaincue de la possibilité de construire dans cette direction un chemin à travers les montagnes, vu qu'elle a déjà construit une ligne sur ce tracé de la rivière des Mâchoires-d'Orignal à un endroit du voisinage du lac des Vieilles, environ 455 milles à l'ouest de la rivière Rouge; le terrassement est terminé sur 60 milles plus loin, et bien avancé sur 70 milles de plus. La compagnie m'apprend en outre qu'elle se propose de terminer le chemin jusqu'au passage de la Saskatchewan du Sud, environ 660 milles à l'ouest de la rivière Rouge, avant la fin de la saison. Je présume qu'elle a assumé cette responsabilité afin de ne pas entraver les progrès si rapides de ses travaux, en se basant sur l'assurance que lui ont donné ses ingénieurs de la possibilité de passer par Kicking-Horse-Pass. Plusieurs partis d'ingénieurs, sous la direction du major Rogers, ont été activement occupés à explorer cette passe; et la compagnie m'informe qu'elle attend de cet officier des rapports qui fixeront définitivement la route. Elle dit aussi qu'elle se propose de porter les travaux jusqu'au pied des Montagnes-Rocheuses l'année prochaine, et de s'ouvrir ainsi un champ d'approvisionnement qui lui permettra de pousser la construction vigoureusement les années suivantes dans la région des montagnes.

De Savona's-Ferry (au pied du lac Kamloops) à Port-Moody.

Cette section, de 215 milles de longueur, a été divisée, pour fins de construction, en sous-sections, comme suit:—

Contrat 63, de Savona's-Ferry à Junction-Flat........	42¾	milles.
" 62, de Junction-Flat à Lytton....................	28½	"
" 61, de Lytton à Boston-Bar.......................	29	"
" 60, de Boston-Bar à Emory's-Bar..................	29	"
" 92, d'Emory's-Bar à Port-Moody...................	85½	"

Les travaux de ces sous-sections sont probablement plus sérieux que ceux nécessités par aucune partie de longueur égale de tout le parcours du chemin de fer du Pacifique. M. D. O. Mills est l'entrepreneur des subdivisions 63, 62, 61 et 60, tandis que M. Andrew Onderdonk est l'entrepreneur de la sous-section 92.

Sur la sous-section 63 il n'a rien été fait depuis mon rapport de l'année dernière.

Sur la sous-section 62, le terrassement est très avancé; mais on me dit qu'on se propose de faire transporter le bois de construction pour les ponts par chemin de fer, ce qui ne saurait se faire avant que les rails soient posés sur la sous-section 61; il ne sera construit que peu ou point de ponts d'ici à ce que les matériaux puissent être transportés en convois jusqu'au voisinage des travaux.

Les travaux de la sous-section 61 consistent en grande partie en excavation dans le roc, et ces travaux n'ont été commencés vigoureusement qu'au commencement de cette saison. Il a été fait beaucoup d'ouvrage de différente espèce, et je m'attends que les rails seront posés l'année prochaine.

Sur la sous-section 60, les travaux sont presque terminés. Ce sont les plus sérieux de leur nature qui aient encore été entrepris sur le chemin du Pacifique. Cette sous-section est de 29 milles, et les rails sont posés et le ballastage en partie terminé sur 22. Sur les 7 autres milles les travaux sont si avancés que les rails seront probablement posés dans quelques mois.

A l'ouverture de la saison l'entrepreneur de la sous-section 92 a fait ses préparatifs pour l'exécution de ses travaux, qu'il a commencés en avril. Ce n'est qu'à présent que les progrès commencent à être marqués, mais les apparences

indiquent qu'il sera fait beaucoup d'ouvrage d'ici à quelques mois. A la fin d'août il avait été fait pour environ $270,000 de travaux. Un grand nombre de remblais ayant à être faits au moyen de locomotives et de wagons, on a recours à des constructions provisoires en chevalets, et les rails sont livrés le long de la ligne à mesure que les travaux avancent, pour qu'on puisse les poser de bonne heure.

Ce qui précède donne une idée générale de l'état des travaux, etc., sur la ligne-mère. Je vais maintenant donner une idée des progrès faits dans la construction des embranchements.

La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a adopté un tracé pour l'embranchement du Sault-Sainte-Marie, de la rivière Wahnapitae au scieries d'Algoma, et a pendant l'été poussé le terrassement et la construction des ponts sur les 60 premiers milles à l'est de ce dernier endroit. La compagnie a aussi fait le terrassement sur environ 100 milles de l'embranchement du Sud-Ouest (de Winnipeg à Smuggler's-Point, etc., sur lequel les rails sont posés sur environ 37 milles vers le sud à partir de Winnipeg. On m'apprend aussi que la compagnie a établi le tracé de l'embranchement de Selkirk (20 milles, de Winnipeg à Selkirk), le long de la rive ouest de la rivière Rouge, et que le terrassement se poursuit sur cet embranchement.

L'embranchement de Stonewall, qui a 22 milles de longueur, a été construit par le gouvernement; les frais de construction ont été portés au débit de la compagnie, à laquelle il appartient aujourd'hui et qui l'exploite.

Les embranchements de Pimbina (d'Emerson à Saint-Boniface, 65 milles,) et de Colville-Landing (de Selkirk à Colville-Landing, 2 milles,) ont été construits par le gouvernement et transférés à la compagnie le 1er mai 1881.

ENTREPRISES DONT IL N'A PAS ENCORE ÉTÉ PARLÉ.

Ponts en fer, contrats 71 et 73, Toronto Bridge Company

Les deux ponts en fer de 200 pieds, sur la rivière Winnipeg, ont été terminés, ainsi que les trois ponts de l'embranchement de Pimbina.

Contrat 77, clôture en fil de fer barbelé, MM. Stubbs et Cie.

Les travaux de cette entreprise ont progressé pendant la dernière saison. L'entreprise ayant été transférée à la compagnie en même temps que l'embranchement de Pimbina et les travaux à l'ouest de Winnipeg, il n'a resté au gouvernement qu'à voir à ce que les entrepreneurs fussent payés suivant les termes de leur contrat.

Contrat 78, clôture en fil de fer barbelé, MM. Skead et Haycock

Les entrepreneurs ont livré une quantité de fil de fer et de poteaux, après quoi le contrat a été résilié, sur paiement des matériaux.

Contrat 93, pont en fer, Andrew Onderdonk.

Ce contrat, qui est pour la construction d'un pont en fer à combinaison de haubans et de poutres droites sur la Fraser, près de Lytton, composé d'une travée de 300 pieds et de deux de 100 pieds, a été passé le 22 février dernier. Le pont est en voie de construction en Angleterre, et M. Tomlinson, qui est employé à l'inspection de l'ouvrage aux ateliers, rapporte qu'il progresse d'une manière satisfaisante, et il croit que le pont sera prêt à être expédié en janvier prochain.

Rails d'acier.

8,800 tonnes de rails d'acier, et leurs attaches, ont été achetées pour être livrées de bonne heure le printemps prochain. Avec les 4,600 tonnes que la compagnie a empruntées et qu'elle est sur le point de remettre, il y en aura assez pour tous les besoins des sections du chemin que le gouvernement doit construire.

C'est avec beaucoup de plaisir que je constate que la compagnie du Pacifique fait des progrès sans exemple dans la construction du chemin à l'ouest de Winnipeg,

et que les ouvrages sont bons et solides. Sur les sous-sections 41 et 42 les travaux sont aussi bien exécutés.

Lignes de télégraphe.

De la baie du Tonnerre à la rivière Rouge, la ligne est entretenue et exploitée par les entrepreneurs, MM. Oliver, Davidson et Cie, aux conditions de leur contrat. La communication a été assez bien maintenue durant l'année.

La section entre la rivière Rouge et Edmonton, y compris la ligne de Selkirk à Winnipeg, a été entretenue et exploitée par le département, sous la direction de M. Latouche Tupper, qui a aussi la surveillance des entrepreneurs entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge.

M. Tupper rapporte que les frais d'exploitation, y compris l'entretien, pour l'exercice terminé le 30 juin, ont été de $14,477 78

Et les recettes 3,222 78

Perte.................................... $11,255 00

Entre la crique de la Cache et Kamloops le télégraphe est exploité en connexion avec le réseau télégraphique de la Colombie-Britannique. Le 5 juillet 1882, le télégraphe du chemin de fer Canadien du Pacifique a été transféré au département des Travaux Publics.

Matériel roulant.

Le matériel roulant appartenant à l'Etat et employé à la construction du chemin du Pacifique se compose de :—

13 locomotives,
3 voitures à voyageurs, 1re classe,
1 wagon-poste et à bagage,
300 wagons-plateformes,
1 excavateur à vapeur,
2 wagons-cambuse (*boarding cars*).

Le matériel roulant appartenant à la compagnie se compose de :—

87 locomotives,
1 voiture de l'administration (*official car*),
3 wagons-lits,
17 voitures à voyageurs de 1re classe,
5 " " 2de "
3 wagons-poste et à bagage,
2 wagons à bagage,
1 wagon à voyageurs et à bagage,
219 wagons fermés,
1956 wagons-plateformes,
30 voitures d'équipe (*cabooses*),
62 chasse-neige à ailerons,
6 *flangers*,*
7 chasse-neige.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef.

A M. A. P. Bradley,
Secrétaire du département des Chemins de fer et Canaux.

(*) Le *flanger* est un appareil d'invention américaine qui se pose en avant des roues des locomotives ou des wagons, dans le but de nettoyer le dessus et l'intérieur des rails de la neige ou de la glace qui peuvent y adhérer. Cet appareil est posé à demeure sur un wagon qui prend alors le nom de *flanger*. La chose n'existant pas en Europe, il n'y a pas de mot correspondant en français.—*Note du traducteur.*

ANNEXE No 4.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 20 octobre 1882.

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial	840
do de l'Ile du Prince-Edouard	199
Embranchement de Windsor	32
	1,071

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser les rapports et comptes qui se rattachent à l'exploitation des chemins de fer confiés à mes soins, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882, savoir, le chemin de fer Intercolonial, celui de l'Ile du Prince-Edouard, et l'embranchement de Windsor, formant une longueur totale de 1,071 milles.

Dans mon dernier rapport je portais à 1,300 milles la longueur des chemins exploités par l'Etat. Ce chiffre comprenait 229 milles du chemin du Pacifique, transféré à la compagnie le 1er mai 1881, ce qui réduit au chiffre de 1,071 milles ci-dessus donné la longueur totale exploitée aujourd'hui par l'Etat.

Je suis heureux de pouvoir dire que pour l'année qui vient de finir l'exploitation montre en somme des résultats aussi favorables que ceux de l'année précédente, l'excédant des frais d'exploitation sur les recettes ayant été de $73,433.61 en 1881-82 et de $74,488.22 en 1880-81.

Ci-suit un état sommaire des recettes et des dépenses de chacun des chemins :—

Nom du chemin de fer.	Longueur en milles.	—	Montant.	Profits.	Pertes.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chemin de fer Intercolonial	840	Recettes	2,079,262 66		
		Dépenses	2,069,657 48	9,605 18	
Ch. de fer, Ile du P.-Edouard	199	Recettes	137,267 54		
		Dépenses	228,259 97		90,992 43
Embranchement de Windsor	32	⅓ des recettes	21,053 19		
		Dépenses	13,099 55	7,953 64	
Longueur totale	1,071			17,558 82	90,992 43
					17,558 82
		Perte nette			73,433 61

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

On verra par les rapports du surintendant en chef, du mécanicien-chef et de l'ingénieur, que le trafic a été conduit avec un certain succès et que le matériel rou-

lant a été bien entretenu. Comme ces rapports et les comptes qui les accompagnent donnent des renseignements complets sur ces sujets, je ne crois pas nécessaire d'être long dans mes observations. Je désire cependant attirer l'attention de l'honorable ministre sur l'accroissement marqué du volume du trafic, qui doit être attribué, je crois, à l'état prospère des affaires en général et aux efforts faits par les employés du chemin pour y amener le trafic. Il est à espérer qu'avec l'amélioration des facilités de commerce entre Halifax, Saint-Jean et autres endroits, l'augmentation sera encore plus rapide à l'avenir.

On remarquera que l'augmentation des recettes n'a pas été proportionnelle à l'accroissement du volume du trafic. Il n'y a pas de doute que cela est dû à ce que l'augmentation du trafic provient en grande partie de celui qui se rattache aux fabriques et aux houillères, sur lequel les tarifs sont faibles—l'honorable ministre ayant fait des concessions en ce sens pour l'encouragement des industries indigènes.

Pour les trois derniers exercices les recettes ont été de :—

1879-80	$1,506,298 48
1880-81	1,760,393 92
1881-82	2,079,262 66
Le mouvement du fret en tonneau de :—	
1879-80	561,924
1880-81	725,577
1881-82	838,956
Le nombre de voyageurs transportés de :—	
1879-80	581,483
1880-81	631,245
1881-82	779,994

La prospérité générale du pays a causé une telle demande pour la main-d'œuvre et pour tous les articles nécessaires à l'exploitation des chemins de fer, que les frais ont été augmentés. Je suis cependant heureux de dire que les recettes (comme on peut le voir par le tableau ci-dessus) dépassent les dépenses de plusieurs milliers de piastres.

COMPTE DU CAPITAL.

Prolongement d'Halifax.

Le quai et l'entrepôt construits à la tête de la ligne, à l'extrémité sud de l'arsenal de marine de Sa Majesté, ont grandement facilité le trafic maritime l'hiver dernier, et il est probable que les nouvelles améliorations en voie d'exécution à cet endroit seront suffisamment avancées, à la clôture de la navigation du Saint-Laurent, pour répondre aux besoins du commerce, et que les facilités offertes au mouvement des marchandises, bien qu'encore incomplètes, seront d'une grande utilité. De chaque côté et à l'extrémité du quai, l'eau sera suffisamment profonde pour admettre les plus gros navires des lignes transatlantiques. Le quai et l'entrepôt sont spacieux. Un quai distinct a été construit avec une voie élevée, en sorte que la houille pourra passer directement des wagons dans les soutes des steamers, avantage que n'offre à ma connaissance aucun autre port de ce continent, et qui épargnera aux navires beaucoup de temps et de dépenses.

On a depuis quelques années, à plusieurs reprises, fait des efforts pour attirer le commerce des grains par la voie d'Halifax, mais sans succès. Les commerçants et autres personnes compétentes ont déclaré que sans élévateur il est impossible d'y expédier le grain. En conséquence un élévateur d'une capacité de 150,000 boisseaux a été construit et sera prêt l'hiver prochain. Des voies de garage et de remisage ont été construites pour nombre de wagons, mais d'ici à ce que le terrain soit agrandi par le

remplissage des endroits où l'eau est peu profonde, l'espace fera quelque peu défaut, et le mouvement de garage sera plus considérable qu'il ne serait autrement nécessaire entre Richmond et la tête de ligne.

Le crédit voté ne sera pas suffisant pour terminer les travaux entrepris, et il va falloir de nouveaux fonds pour le prochain exercice.

Les autorités militaires ont sommé le département de remplir une condition imposée à la cession du droit de passage pour le prolongement d'Halifax (North Street), sur le terrain de l'arsenal de marine de Sa Majesté, savoir, d'abriter la voie sur une distance de 800 pieds dans le voisinage de la poudrière. En 1878 un plan de l'abri projeté fut soumis à l'approbation des autorités militaires, et une somme de $20,000 fut votée pour cette construction ; mais je ne sache pas qu'aucune réponse ou approbation ait été reçue des autorités militaires, et en conséquence l'ouvrage n'a pas été fait ; si la construction de cet abri doit être entreprise l'année prochaine, il va falloir y affecter un crédit.

La construction d'une ligne-mère le long du côté ouest du terrain de Richmond, et le prolongement d'une double voie jusqu'à North-Street, progressent rapidement et seront terminés l'hiver prochain. Il en résultera beaucoup de facilité pour le service du garage à Richmond et entre cet endroit et la tête de ligne à l'extrémité sud de l'arsenal maritime de Sa Majesté.

Améliorations à Saint-Jean.

Dans mon rapport de l'année dernière, je mentionnais que le mouvement se trouvait gêné en cet endroit faute des facilités nécessaires, et je recommandais que, pour commencer, on pourvût en 1882-83 à la construction d'un hangar à fret convenable, d'un hangar aux farines, d'un entrepôt de douane, et à l'agrandissement de la cour. Un crédit a été voté à ces fins et les travaux sont aujourd'hui en voie d'exécution. Jointes à la gare à voyageurs et ses dépendances, qu'on se propose de construire en cet endroit, ces améliorations permettront de faire face aux besoins du public beaucoup plus aisément. La gare à voyageurs sera placée et construite de façon à permettre l'entrée des convois à ses deux extrémités. Quand le pont sur le fleuve Saint-Jean sera construit, il sera possible alors de communiquer directement avec les Etats-Unis *via* Saint-Jean sans changement de wagons. Si la construction de la gare à voyageurs doit se faire l'année prochaine, il faudra qu'un crédit soit voté à cette fin.

Embranchement de Saint-Charles.

A la dernière session du parlement un crédit a été voté pour la construction d'un embranchement entre la station de Saint-Charles, sur le chemin Intercolonial, et la Pointe-Lévis *viâ* l'Anse-des Sauvages, et de là longeant la ville de Lévis sur le bord de l'eau jusqu'à la station du Grand Tronc à Lévis.

Des soumissions pour ces travaux ont été demandées de bonne heure au printemps. L'entreprise du terrassement, etc., de Saint-Charles à la Pointe-Lévis, a été adjugée à M. W. J. Hogan, et celle des quais le long de la rive de Lévis, à M. Lachance. Le terrassement est terminé et les rails sont posés sur huit milles à l'ouest de la station de Saint-Charles ; sur le reste de cette partie de la voie, le terrassement et les ponts sont en voie d'exécution. On espère que les rails seront posés jusqu'à Lévis cet hiver. M. Lachance fait des progrès rapides dans son entreprise, qui sera bientôt terminée. La saison étant avancée, il est probable que les bâtiments ne seront pas commencés avant le printemps prochain.

Quand cette entreprise sera terminée, on se propose de donner à la compagnie du Québec Central droit de circulation sur l'embranchement entre le raccordement, et la Pointe-Lévis, ainsi que certains privilèges relatifs à la gare des voyageurs, moyennant certaines conditions équitables qui seront déterminées plus tard. Je crois qu'il serait très important que l'on construisît un quai en eau profonde en connexion avec l'embranchement.

Traverse des convois.

A la dernière session du parlement il a été pris des mesures pour permettre au gouvernement de contribuer à l'établissement d'une traverse pour les wagons entre la Pointe-Lévis et Québec, selon l'entente que le gouvernement de Québec ou les propriétaires du chemin de fer du Nord fourniraient des bateaux convenables et les autres appareils nécessaires, après avoir soumis leurs plans à l'approbation du gouvernement fédéral. Ces plans ont été demandés au printemps, mais n'ont pas encore été reçus.

Matériel roulant.

Par suite de la grande augmentation du trafic, il devient nécessaire de se procurer immédiatement sept locomotives de garage, dix locomotives à convois, vingt voitures de seconde, dix de première, trois wagons à bagage, 200 gondoles, vingt wagons-plateforme, et dix voitures d'employés (*conductor's vans*) ; si le mouvement continue à s'accroître comme il fait depuis quelque temps, il faudra encore bientôt de nouvelles additions au matériel roulant pour que le service puisse se faire avec régularité et célérité.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

On trouvera ci-joint les rapports du surintendant et du mécanicien-chef, qui rendent pleinement compte des opérations de l'année. Les résultats nets ne sont pas aussi satisfaisants qu'on pourrait le désirer. A la vérité les recettes accusent une légère augmentation comparées à celles de l'an dernier, mais je crois qu'il est impossible de beaucoup augmenter le volume du trafic. Il n'est pas susceptible d'aller au delà d'un certain volume. Les frais d'exploitation ont été très considérablement accrus par suite de plusieurs nouveaux travaux et améliorations, tels que de nouvelles gares et autres bâtiments, l'augmentation de 440 par mille du nombre des traverses sur la moitié du chemin, l'établissement de nouvelles voies d'évitement, l'achat de terrain additionnel pour permettre l'érection de clôtures paraneige, et l'établissement du service d'eau à cinq nouvelles stations. Ces dépenses ont été imputées au compte d'entretien, et, ajoutées aux frais exceptionnellement élevés de l'enlèvement de la neige dans le cours de l'hiver, ont produit un déficit beaucoup plus considérable qu'il n'aurait été autrement. Je puis dire avec certitude que le chemin et le matériel roulant n'ont jamais été en meilleur état de service, et la voie va encore être améliorée davantage dans le cours de l'exercice courant par la pose d'une nouvelle quantité de rails d'acier qui sont en ce moment en mer. Par suite des ravages causés par les tarets, il est probable que les frais des réparations à faire aux quais seront considérables cette année.

Le nombre des locomotives (18) portées au compte du capital va être immédiatement augmenté par la réception de deux locomotives construites par la *Canadian Locomotive and Engine Company*, de Kingston, qui est aussi en frais d'en construire deux autres au compte de l'entretien, et qu'elle doit livrer en même temps. Ces additions ainsi que celle d'une autre locomotive qui va être construite pour compléter le matériel, vont mettre celui-ci en état de faire face aux besoins du service d'ici à plusieurs années.

Les voitures à voyageurs ont été munies des attelages et tampons Millar et sont en bon état. Le nombre en est suffisant pour le mouvement ordinaire, mais dans la saison des pique-niques il ne suffit pas à la demande. Ces excursions seraient rendues beaucoup plus sûres si l'administration pouvait disposer d'environ six nouvelles voitures de seconde. Jusqu'à présent elle n'a encore eu à enregistrer aucun accident au détriment des voyageurs pressés sur les wagons-plateformes composant les convois d'excursions.

Les 100 wagons-plateformes et les 150 wagons fermés vont être augmentés aux frais du capital, par l'addition de 25 wagons de chaque espèce, ce qui en portera le nombre à 125 wagons-plateformes et 175 wagons fermés. Ces nouveaux wagons sont en voie de construction dans les ateliers du chemin à Charlottetown, et seront pro-

bablement prêts pour le service cet automne. Les wagons à marchandises de huit tonneaux commencent à donner des signes de vétusté, et il faudra en remplacer un grand nombre dans le cours de l'année. Ces frais de renouvellement sont exceptionnellement considérables, vu que les nouveaux wagons de remplacement seront de dix tonneaux au lieu de huit et que leurs roues et leurs essieux seront plus forts. Les chasse-neige ont fait un service fatiguant durant l'hiver dernier, et plusieurs auront à être remplacés.

En novembre 1881, M. Stronach a passé du poste de mécanicien-chef de ce chemin à celui d'inspecteur du matériel roulant du chemin du Pacifique, et M. Joseph Unsworth a été nommé à sa place.

Embranchement de Windsor.

Le surintendant en chef et l'ingénieur du chemin Intercolonial rendent pleinement compte dans leurs rapports ci-joints des opérations et de la condition de cet embranchement.

On remarquera que le tiers des recettes réservées par le gouvernement a été plus que suffisant pour couvrir les frais d'entretien; mais comme il pourrait être nécessaire de renouveler la voie dans une certaine mesure et d'y poser des rails d'acier dans le cours de l'année, il est probable qu'il n'en sera pas ainsi du résultat de l'exercice courant. Le chemin a été bien entretenu, et aucun accident n'y est arrivé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire,
Département des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 4 octobre 1882.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr.,
Ingénieur en chef et gérant des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur le service du chemin de fer Intercolonial pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

J'y annexe les rapports de l'ingénieur et du mécanicien en chef, ainsi que les relevés suivants préparés par le comptable.

N° 1. Compte du capital.
" 2. Compte du revenu.
" 3. Force motrice (relevé n° 1.)
" 4. Dépenses pour voitures et wagons (relevé n° 2.)
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art (relevé n° 3.)
" 6. Dépenses pour les stations (" " 4.)
" 7. Frais généraux (" " 5.)
" 8. Compte des approvisionnements.
" 9. Bilan général.
" 10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin de fer en exploitation a été de 840 milles.

Compte du capital.

Au 30 juin 1880, le coût total du chemin et de son équipement s'élevait à $38,974,452.44.

Les dépenses faites durant l'année se décomposent comme suit:—

Pour le prolongement d'Halifax	$173,109 84
" la tête de ligne en eau profonde, Saint-Jean	19,712 16
" réparations et améliorations à la ligne de la Rivière-du-Loup	14,980 47
" matériel roulant pour la ligne de la Rivière-du-Loup	153,853 84
" achèvement de l'Intercolonial	18,216 98
" matériel roulant additionnel	205,005 20
" embranchement de Saint-Charles	660 30
	$585,568 79

Ce qui porte le coût total, au 30 juin 1882, à........$39,560,021 23

Le chemin de fer a pris possession en juillet dernier du terrain acheté à Halifax pour la nouvelle tête de ligne en eau profonde, et les travaux à faire pour le commerce de l'hiver ont été commencés aussitôt.

Pour le relier au système Intercolonial, une voie a été posée sur le côté est de Water-Street, à partir de la cour à fret près de North-Street jusqu'au quai ci-devant connu sous le nom de Granite Wharf. Cela a été fait du consentement du conseil de ville et sous l'autorité directe d'un acte du parlement provincial.

Les voies d'évitement nécessaires ont été posées, un quai de 800 pieds de long et de 80 pieds de large a été construit, et sur ce quai un grand entrepôt de 46 pieds de large et de 400 pieds de long. Le tout était prêt au mois de novembre et a été utilisé l'hiver dernier pour le mouvement des voyageurs et des marchandises par les steamers de la malle d'Angleterre.

A Saint-Jean, à la tête de ligne en eau profonde, un vaste entrepôt a été construit sur le quai; il a aussi été construit une voie sur chevalets et un grand hangar que les compagnies houillères pourront employer pour le débit de leur houille.

Il a aussi été fait des terrassements, et de nouvelles voies d'évitement ont été posées pour faciliter le commerce du bois et autre.

Le ballastage et autres réparations qu'il y avait à faire à la ligne de la Rivière-du-Loup sont terminés, et le reste du matériel roulant destiné à cette partie du chemin a été reçu et payé.

Les sommes portées au compte de l'achèvement de l'Intercolonial consistent en paiements d'anciens comptes se rattachant à la construction de la ligne entre la Rivière-du-Loup et Truro, et en frais judiciaires et autres occasionnés par leur liquidation.

Les dépenses pour matériel roulant additionnel ont été rendues nécessaires par l'accroissement du trafic, et ont été expliquées dans mon rapport de l'an dernier.

Compte du revenu.

C'est avec plaisir que je constate de nouveau un excédant des recettes sur les dépenses, les recettes nettes étant de beaucoup plus considérables que celles de l'an dernier.

Les recettes brutes de l'année ont été de	$2,079,262 66
Et les frais d'exploitation de	2,069,657 48
Recettes nettes	$ 9,605 18

Les recettes brutes accusent une augmentation considérable sur celles de l'année dernière. Suit un tableau de l'accroissement des recettes brutes pendant les deux derniers exercices:—

	Recettes brutes.	Augmentation.
1879-80	$1,506,298 48	
1880-81	1,760,393 92	$254,095 44
1881-82	2,079,262 66	318,868 74
Augmentation en deux ans		$572,964 18

Le trafic d'entier parcours et le trafic local de voyageurs et de marchandises ont tous deux augmenté, mais l'accroissement le plus considérable s'est fait dans le mouvement des marchandises. D'année en année le trafic local des marchandises s'accroît régulièrement.

Les recettes par mille de chemin de fer ont été comme suit, comparées à celle des trois dernières années:—

	Recettes par mille de chemin de fer.	Augmentation.
1878-79	$1,812 46	
1879-80	1,825 81	$ 13 35
1880-81	2,095 70	269 89
1880-82	2,475 31	379 61

Suit un relevé comparatif de quelques-uns des principaux articles voiturés durant les deux dernières années :—

	1880-81	1881-82	Augment.	Diminut.
Barils de farine	672,310	692,095	19,795	———
Boisseaux de grains	565,678	560,253	———	5,425
Bois de service, pieds	72,841,388	78,356,418	5,515,030	———
Bestiaux, têtes	61,574	73,479	11,905	———
Autres articles, tonneaux.	544,354	647,561	103,207	———

Le tableau suivant fait voir les quantités des différents articles qui précèdent voiturées dans le cours des trois dernières années :—

	1879-80	1880 81	1881-82
Barils de farine	525,248	672,310	692,095
Boisseaux de grains	324,021	565,678	560,253
Bois de service, pieds	55,462,654	72,841,388	78,356,418
Têtes de bétail	70,990	61,574	73,479
Autres articles, tonneaux	422,256	544,354	647,561

Le mouvement du bois a augmenté, et le bois est à présent expédié par chemin de fer sur de plus grandes distances qu'auparavant.

La quantité de houille expédiée d'Halifax a augmenté de 28,326 tonneaux qu'elle était en 1880-81, à 36,836 tonneaux en 1881-82. Un grand quai devant être employé comme dépôt de charbon est en voie de construction et sera terminé cet automne. Ce quai est spécialement arrangé de façon que les steamers puissent s'y approvisionner, et les facilités offertes ne pourront manquer d'augmenter considérablement le commerce.

Il a été expédié 44,400 tonneaux de houille aux provinces supérieures, ce qui constitue une augmentation de 23,400 tonneaux sur le mouvement de l'année dernière.

Le trafic avec les ateliers de la Compagnie d'Acier à Londonderry a continué d'augmenter. Le mouvement du sucre brut et du sucre raffiné a également continué de s'accroître.

Un certain nombre d'établissements industriels ont été établis près du chemin de fer, les principaux étant une verrerie et une aciérie à New-Glasgow, ainsi que des filatures de coton à Windsor, Halifax, Moncton et Saint-Jean. Tous ces établissements sont rattachés au chemin de fer par des voies de service.

Le rapport de l'an dernier faisait mention du steamer *Rimouski* comme impropre au service d'aviso de la malle. Le *Rimouski* a été vendu en mai dernier et le service est fait cette année à l'entreprise.

Les paquebots anglais ont débarqué les malles, les voyageurs et le fret, toutes les semaines, à Halifax, l'hiver dernier. D'autres steamers transatlantiques ont arrêté plus ou moins régulièrement, et débarqué les marchandises destinées aux provinces maritimes et aux provinces supérieures. La concurrence que se font les différentes lignes de chemin de fer pour le commerce maritime est très vive; c'est donc avec plaisir que je constate que le volume du trafic fourni à l'Intercolonial par les steamers transatlantiques a été beaucoup plus considérable cette année que les hivers précédents.

Des efforts se font pour obtenir une part plus considérable de ce trafic. Le quai et l'entrepôt construits à Halifax l'année dernière vont bientôt être agrandis du double ; un autre quai est en voie de construction pour servir la houille aux steamers,

et on est actuellement à construire un élévateur à grains d'une capacité de cent cinquante mille boisseaux. Ces constructions, à l'exception peut-être de l'élévateur, seront finies et prêtes à servir au mois de décembre prochain.

Afin de répondre aux besoins du commerce croissant de Saint-Jean, il se fait de grandes améliorations en cet endroit. La propriété entre la limite du terrain du chemin de fer et Pond Street a été achetée, les vieux bâtiments qui s'y trouvaient ont été enlevés, et trois grands entrepôts en briques sont en voie de construction pour l'emmagasinage des marchandises en entrepôt, de la farine et des marchandises en général.

On est à construire un grand dépôt de houille sur le quai en eau profonde; des voies suffisamment élevées seront établies sur ce quai pour permettre aux wagons de déposer directement la houille dans les soutes des plus gros steamers.

Tous ces travaux seront terminés et prêts à l'automne; ils offriront de grandes facilités au commerce et ne pourront manquer d'en accroître le volume.

Le mouvement des voyageurs a beaucoup augmenté. Le nombre des voyageurs

de l'année a été de	779,994
En 1880-81 il avait été de	631,245
Augmentation	148,749

Une grande partie de ce mouvement est dû aux touristes voyageant entre les provinces de l'Ouest et les Etats-Unis. Cette classe de voyageurs augmente tous les ans, et doit continuer à augmenter à mesure que la beauté et le pittoresque du pays traversé par l'Intercolonial deviendront plus connus.

Le nombre des immigrants arrivés à Halifax l'hiver dernier a été beaucoup plus considérable que par le passé.

Dépenses.

Les frais d'exploitation ont été cette année de $2,069,657.48.

Le travail des locomotives et des wagons a été beaucoup plus considérable que l'année dernière.

Parcours des locomotives :—

	Milles.
En 1881-82	3,900,850
En 1880-81	3,453,078
Augmentation	447,772

Parcours des convois :—

	Milles.
En 1881-82	3,195,566
En 1880-81	2,813,823
Augmentation	381,843

Parcours des wagons :—

	Milles.
En 1881-82	37,489,376
En 1880-81	32,201,157
Augmentation	5,288,219

Mouvement des marchandises, tonnage brut :—

	Tonneaux.
En 1881-82	838,956
En 1880-81	725,577
Augmentation	113,379

Frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives :—

	Cents.
En 1881-82	53·05
En 1880-81	50·96
Augmentation	2·09

Et par mille parcouru par les convois :—

	Cents.
En 1881-82	64·77
En 1880-81	62·54
Augmentation	2·23

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie et aux bâtiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin ont été bien entretenus.

Durant la saison convenable à ces travaux, 57 milles de la voie ont été ballastés, 342,859 nouvelles traverses posées, ainsi que des rails d'acier neufs où le besoin s'en faisait sentir.

Les rails de la voie sont aujourd'hui de 57 livres à la verge, mais par suite de l'accroissement du volume du commerce et de la charge des wagons, ainsi que de la plus grande pesanteur des locomotives, il a été décidé de remplacer par des rails de 68 livres à la verge les rails actuels à mesure que ceux-ci deviendront hors de service.

Dix milles de voies d'évitement nouvelles ont été construits en différents endroits pour répondre aux besoins du commerce croissant.

Les réparations nécessaires ont été faites aux clôtures par toute la ligne, et plus de quatre-vingts milles de clôtures neuves ont été construits. Coût, $33,583.49.

Il a été porté un grand soin à l'inspection et aux réparations de la maçonnerie et des superstructures des ponts.

Les bâtiments sur tout le parcours de la ligne ont subi les réparations nécessaires. Une gare à voyageurs et à marchandises a été construite à Derby, et une autre à la rivière à l'Anguille ; une maison pour le chef de gare a été construite à Causapscal, une autre à la rivière Jacquet et une troisième à Painsec. A Aulac et à Sackville il a été fait des réparations et des améliorations considérables aux gares.

Des améliorations ont aussi été faites à plusieurs endroits au service d'eau des locomotives.

Les frais de toutes ces réparations et améliorations, ainsi que d'autres dont je n'ai pas parlé en détail, ont été portés au compte des frais d'exploitation.

Le matériel roulant du chemin consiste en 124 locomotives, 3,830 voitures et wagons de toute sorte, et 55 chasse-neige et flangers.

Le tout est en bonne condition, les réparations nécessaires ayant été faites au besoin.

Quatre des petites locomotives ont été vendues, et quatre autres plus puissantes ont été achetées pour les remplacer ; la différence entre le prix d'achat des unes et le prix de vente des autres a été portée au compte des frais d'exploitation.

146 wagons ont été condamnés et remplacés aux frais du compte d'exploitation.

L'augmentation du trafic dont il est parlé dans le présent rapport rend nécessaire de faire des additions au matériel roulant. Le besoin se fait sentir de voitures à voyageurs, de wagons à bagages, ainsi que de wagons-plateformes et de wagons à houille.

APPROVISIONNEMENTS.

Les comptes des approvisionnements se comparent comme suit pour les deux derniers exercices :—

Approvisionnements achetés—

En 1881-82	$692,400 12
En 1880-81	630,277 98
Augmentation	62,122 14

Etat comparatif des approvisionnements en magasins à la fin de chaque exercice:—

	1880-81.	1881-82.
Approvisionnements ordinaires, y compris le combustible	$226,272 43	$265,031 13
Rails de fer et d'acier	67,030 13	42,106 54
Vieux matériaux à vendre	20,398 50	78,013 08
Totaux	$313,701 06	$385,150 75

Afin d'améliorer le service, en raison de la concurrence faite au chemin ainsi que de l'accroissement du trafic, il a été jugé à propos de faire certains changements dans le personnel.

Le département de l'agence générale des marchandises et des voyageurs a été divisé. M. Taylor a été relevé de ses fonctions relatives aux voyageurs par la nomination de M. Busby au poste d'agent général des voyageurs et des billets, mais continue à avoir la charge du département des marchandises en qualité d'agent général des marchandises.

La partie de la ligne dont M. Busby était le surintendant a été divisée en deux sections, M. J. E. Price étant promu au poste de surintendant de Moncton à Sainte-Flavie, et M. A. R. McDonald l'étant à celui de surintendant de la section de Sainte-Flavie à Québec. Ces changements ont été faits le 1er novembre 1881.

Je regrette que le trésorier, M. Foot, ait été forcé pour raison de santé de se démettre de ses fonctions. Dans le cours de l'hiver il fut attaqué d'une sérieuse maladie pour laquelle il dut obtenir un congé temporaire, à l'expiration duquel, sa santé n'étant pas rétablie, il fut sur sa propre demande mis à la retraite. M. Thomas Williams, comptable du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, a été nommé à sa place premier comptable et trésorier. M. Foot était entré au service du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse en juin 1855. Il était comptable de ce chemin en 1861, et retint cette charge jusqu'à ce que les chemins de fer de l'Etat dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick fussent réunis en 1872 pour former le chemin de fer Intercolonial, et il fut alors nommé comptable de l'Intercolonial. Son titre fut changé en celui de trésorier le 23 décembre 1881.

Il comptait donc vingt-sept années de service, et j'ai beaucoup de plaisir à rendre témoignage de la fidélité, de l'application et de l'habileté avec lesquelles il remplissait ses importantes fonctions.

Les frais de l'enlèvement de la neige et de la glace ont dépassé ceux d'aucune autre année et se sont élevés à $38,000, à part $14,600 dépensées à réparer les chasse-neige et les flangers, ce qui donne un total de $52,000.

Les chasse-neige ont parcouru 32,600 milles dans le cours de l'hiver, et malgré l'abondance et la fréquence des tempêtes de neige, la circulation des convois n'a été interrompue qu'une ou deux fois et pour quelques heures seulement.

J'ai beaucoup de plaisir à pouvoir dire qu'en général les officiers et employés du chemin ont rempli leurs fonctions d'une manière satisfaisante, et nul doute que vous serez heureux de savoir que les opérations de l'année présentent des résultats dont il y a lieu de se féliciter.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DAVID POTTINGER,

Surintendant en chef.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
MONCTON, N.-B., 1er août 1882.

MONSIEUR,—Jai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de mon département pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

VOIE.

La longueur de la ligne-mère et des embranchements est la même que l'année dernière (840 milles). Un mille de vieux rails de fer sur l'embranchement de Shédiac et 1¼ mille sur l'embranchement de Pictou ont été remplacés par des rails d'acier en partie usés enlevés de la voie principale.

Les rails d'acier de la ligne-mère dans la division de l'Est sont sur la voie depuis dix ans environ, et plusieurs souffrent de l'usure, particulièrement ceux des courbes du bassin de Bedford. On se propose de remplacer dix milles de ces rails cette année par des rails de 67 livres à la verge avec des éclisses à rebords.

Les vieux rails d'acier enlevés de la voie principale sont loin d'être hors de service et dureront plusieurs années encore dans les voies d'évitement et les embranchements.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice il a été posé 342,859 traverses sur la voie. L'année dernière il en avait été posé 75,901. Là où les traverses sont renouvelées aujourd'hui elles sont placées à intervalles de 2 pieds d'axe en axe, au lieu de 2½ pieds comme auparavant.

Ceci est très-nécessaire en raison de la pesanteur des nouvelles locomotives. Le poids reposant sur chacune des roues motrices des dernières locomotives à quatre roues couplées est de 7 tonneaux ; c'est-à-dire que chaque roue motrice porte 2½ tonneaux de plus que celles de la plus lourde des locomotives employées il y a quatre ans.

BALLASTAGE.

Le ballastage de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, a été terminé, et 57 milles de l'ancien chemin sur les divisions de l'Est, de l'Ouest et du Nord ont été ballastés de nouveau.

Cinq trains de ballastage et un grand nombre d'hommes sont à l'ouvrage sur différentes divisions.

VOIES D'ÉVITEMENT.

De nouvelles voies d'évitement formant une longueur totale de 54,877 pieds, ou d'environ 10 milles, ont été construites. Il en faudrait une autre longueur d'un mille à Moncton et à peu près autant à Halifax pour les besoins du trafic.

CLÔTURES ET ABRIS CONTRE LA NEIGE.

Dans le cours de l'année, 19,400 pieds de clôtures neuves ont été érigées, et une grande quantité de vieilles ont été réparées le long de la ligne.

Sur les parties défrichées de la ligne, il n'est employé que des clôtures de fil de fer barbelé avec poteaux de cèdre. Il y a trois ans que ces clôtures sont employées, et elles n'ont encore été blessé que deux animaux. Il en a été érigé 60 milles dans le cours de l'année, et les travaux de construction continuent.

Dans les parties boisées, il a été érigé 23 milles de clôture neuve en perches.

Plusieurs abris contre la neige, qui avaient été démolis, seront reconstruits avant l'hiver.

PLAQUES TOURNANTES.

Une plaque tournante en fer, de 30 pieds, a été placée au quai en eau profonde à Saint-Jean, et des réparations considérables ont été faites aux vieilles plaques en bois à la Pointe-du-Chêne et à Pictou. Ce sont les seules plaques en bois qui restent maintenant sur la ligne.

QUAIS, ETC.

L'année dernière il a été décidé de pousser la ligne dans la ville à partir de North-Street jusqu'à la propriété connue sous le nom de quai de West, et d'établir en cet endroit les dépendances ordinaires d'une tête de ligne pour la commodité des steamers. Huit cent soixante pieds de bord d'eau ont été à cette fin achetés de l'Amirauté, de la ville et de différents particuliers.

Un quai de 600 pieds de longueur et 80 pieds de largeur, et un entrepôt de 400 pieds sur 46, ont été construits avant la clôture de la saison l'année dernière.

Cette année la largeur du quai a été portée à 132 pieds ; l'entrepôt a été allongé de 100 pieds et sa largeur portée à 117 pieds.

Une jetée à charbon de 800 pieds de long et 32 pieds de large est en voie de construction à 57 pieds de distance du grand quai de chargement, et parallèlement avec lui.

De chaque côté du bassin on est à construire des voies à charbon sur chevalets, du haut desquelles le charbon peut être versé par les wagons dans les soutes des steamers pendant que ceux-ci sont à décharger ou à prendre leur cargaison.

Sur la jetée à charbon sera construit un bâtiment qui fera de la jetée un magasin d'une capacité de 3,000 tonneaux de houille.

Un élévateur à grains d'une capacité de 150,000 boisseaux est en voie de construction et sera bientôt terminé. Il est construit près de Water-street à l'est. Le grain sera élevé et porté sur une courroie passant par une conduite établie sur chevalets, à environ 30 pieds au-dessus du niveau du quai. De cette façon, le grain, la houille et les marchandises pourront être embarqués en même temps.

De grosses réparations ont été faites aux quais de Richmond, de Pictou, de la Pointe-du-Chêne et de Newcastle. En ce dernier endroit, un caisson additionnel a été construit et une forte grue érigée pour élever les meules.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

De nouvelles plateformes ont été construites à Graham's-Siding, Brookfield, Onslow, Londonderry, Wentworth, Greenville, Salt-Springs, sur la ligne principale division de l'Est, et à Valley, Battery-Hill, Stellarton et New-Glasgow sur l'embranchement de Pictou.

Le bâtiment du réservoir d'eau à Greenville a été agrandi de façon à loger une seconde cuve.

Une addition a été faite à la gare de Salt-Springs.

De nouvelles barrières à bestiaux ont été établies à Maccan, Salt-Springs, Thompson, Greenville, Westchester et Wentworth. La toiture de la remise des locomotives de la gare a été renouvelée.

La couverture en bardeaux de la gare de West-River a été renouvelée. A Painsec la gare a été agrandie de façon à fournir un appartement pour l'agent.

Des réparations considérables ont été faites aux gares d'Aulac et Sackville. La partie de la gare ci-devant employée comme dépôt des marchandises a été convertie en un bureau et en une salle d'attente pour les dames.

A Moncton de nouveaux bureaux ont été construits dans le hangar aux marchandises, et la plateforme de l'est allongée de 100 pieds.

Le bâtiment ci-devant employé comme abri pour les bestiaux a été affecté au bois par le département des approvisionnements, et un nouvel abri à bestiaux de 250 pieds de longueur a été construit. Un nouveau magasin pour le fer a aussi été construit par le département des approvisionnements, et un hangar à charbon pour l'emmagasinage du charbon dur.

Les plateformes ont été renouvelées à la Pointe-du-Chêne, à Dorchester-Road, à Moncton, Petitcodiac, à Anagance et à Brookville. Un grand abri à bestiaux a été construit à Saint-Jean. Il est muni d'auges et fourni d'eau par des conduites du service d'eau de la ville.

Un grand entrepôt de 313 pieds sur 32½ pieds, un hangar à charbon de 300 pieds sur 30 pieds, et de nouvelles voies de garage, ont été construits à la tête de ligne en eau profonde à Saint-Jean.

Un hangar d'une capacité de 1,000 tonneaux est en voie de construction sur le quai brise-lames, pour le chargement du charbon.

La cour de Saint-Jean est actuellement à subir une transformation.

Tout le terrain s'étendant au sud de la station et entre elle et Pond-Street a été acheté, et les bâtiments suivants y sont en voie de construction:—

Dépôt de marchandises, 600 pieds sur 50 et 45 pieds, en brique.

" de farine, 300 pieds sur 30, en brique.

Entrepôt de douane, 300 pieds sur 40, en brique.

Un égoût de 4 pieds sur 2 pieds 4 pouces, avec embranchements, nécessaires, a été construit sur toute la longueur de la cour (environ 1,200 pieds).

A Coal-Branch, l'intérieur de la gare, fort endommagé par l'incendie, a été réparé.

A Weldford le hangar aux marchandises a été transporté de l'autre côté de la voie, complètement réinstallé et remis en état. Une salle à bagages a été établie dans la gare, et une nouvelle plateforme construite à l'extrémité nord.

A Newcastle il a été fait beaucoup de changements et d'améliorations dans le bureau de l'agent. Un cendrier en pierre de 100 pieds de longueur a été construit. Les planchers dans le bâtiment du réservoir et de la chambre de la chaudière ont été renouvelés. Une toiture de 110 pieds de longueur sur 28 pieds a été construite pour abriter la voie contre la neige entre les deux hangars à charbon.

A Derby la station à pavillon a été transférée à la plateforme de Dickey, près de la rivière Jacquet, et une station à voyageurs et à marchandises a été établie à la place.

Une plateforme de chargement de 60 pieds de long sur 10 pieds de large a aussi été construite en cet endroit.

A Red-Pine une plateforme de chargement, de 160 pieds de long sur 20 pieds de large, a été construite pour le commerce de bois, qui est considérable en cet endroit; à Bathurst, une plateforme de chargement, de 200 pieds de long sur 15 pieds de large, a aussi été construite.

A la Rivière-à-l'Anguille une nouvelle gare à voyageurs et à marchandises a été érigée.

A la rivière Jacquet une addition a été faite à la station, afin d'y pourvoir au logement de l'agent.

A Campbellton le vieux hangar à charbon a été démoli et remplacé par un neuf de 300 pieds de long sur 30 pieds de large. Un plancher neuf a été posé dans la remise aux locomotives, et de nouvelles portes y ont été pratiquées pour permettre de faire traverser la remise par une voie conduisant aux ateliers des wagons.

Les réparations nécessaires ont été faites à presque toutes les gares et plateformes entre Moncton et Campbellton.

A Causapscal la gare a été remise à neuf, et un logement y a été ménagé pour l'agent.

A Amqui il a été construit une maison pour le contre-maître des hommes d'équipe pour remplacer l'ancienne, détruite par incendie.

A Sainte-Flavie deux cheminées en fer de la remise aux locomotives ont été renouvelées. Les poutres et les planchers de la remise ont été renouvelés. Les logements du contre-maître des locomotives et de l'agent ont subi des réparations considérables.

A Trois-Pistoles, le restaurant de la gare et le bâtiment du réservoir ont été peinturés.

A la Rivière-du-Loup, deux nouvelles cuves et des chevalets ont été mis dans la remise des locomotives.

Les réparations et les changements nécessaires ont été faits aux stations de Saint-Alexandre, Sainte-Hélène, Saint-Paschal, Sainte-Anne et Saint-Philippe-de-Néri.

Des parcs à bestiaux ont été établis à Saint-Alexandre, Saint-Philippe-de-Néri, Sainte-Hélène et Saint-François.

De nouvelles plateformes ont été construites à Trois-Saumons et Elgin-Road.

PONTS EN FER.

Dans la saison favorable, un certain nombre de peintres ont été activement engagés à gratter et à peinturer les ponts en fer sur différentes divisions du chemin.

Un certain nombre de riveurs ont été employés sur les ponts entre Moncton et Sainte-Flavie environ trois mois dans le cours de l'année. Une autre escouade a aussi été employée environ le même temps sur la division du nord n° 3.

Les liens latéraux du pont en dessus de Sackville étant trop bas, ont été

remplacés par un système qui ménage la hauteur voulue par la loi. Le même changement a été fait à la travée de 100 pieds (système Howe) sur le Missequash, près d'Amherst.

Ces changements ont coûté environ $2,000.

Deux travées en fer de quinze pieds chacune, faites avec des rails, ont été construites au sud de Painsec.

Les tabliers ont été renouvelés cette année sur les ponts de Jones'-Mills, de Weldford, de Perris, de la rivière Barnaby, de Mill-Creek, du Petit-Rocher, de Moffat, de Gilmour, de Cairn, de Clark, et de Métis.

La maçonnerie nécessaire à la reconstruction du pont en dessus d'Otty est terminée et prête à recevoir la ferrure. C'est le huitième et dernier des ponts en bois qui ont été remplacés par des ponts en fer entre Monton et Saint-Jean depuis 1879.

MAÇONNERIE.

Trois escouades de maçons ont été occupées durant la saison à réparer et jointoyer la maçonnerie sur différentes divisions.

SERVICE D'EAU.

Il a été établi un bon service d'eau, système de gravitation, à Spring-Hill, ce qui dispense de deux hommes chargés de pomper.

Une pompe à vapeur a été placée à Westcook.

Une nouvelle grue hydraulique a été posée à la remise des locomotives, à Saint-Jean.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD, *ingénieur.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN, MONCTON, N.-B.,
27 septembre 1882.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés qui suivent au sujet des opérations du département des mécaniciens, pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

A. Nombre des locomotives et wagons de différentes classes.

B. Etat du parcours fait par les locomotives et par les wagons, et moyenne du nombre de wagons à voyageurs et à fret qui ont circulé sur la ligne par mille de parcours fait par les locomotives.

C. Relevé du service des locomotives.

D. Etat comparatif du coût de la force motrice par mois.

E. Etat général de la dépense du département des mécaniciens.

Pendant l'année, quatre nouvelles locomotives ont été achetées, dont le coût a été porté au compte des frais d'exploitation.

Il a été condamné et biffé des registres 66 wagons-bascules et 80 wagons fermés et wagons-plateformes, pour remplacer un égal nombre condamnés, et 22 wagons dits gondoles, pour remplacer les 66 wagons-bascules, ont été construits au compte des frais d'exploitation.

Quatre des plus vieilles locomotives qui avaient été remplacées par des neuves, au compte des frais d'exploitation, ont été vendues cette année.

Trois locomotives, trois voitures de première classe, trois de seconde classe, 243 wagons à fret fermés, 250 gondoles, 43 wagons-plateformes, 6 wagons à bestiaux, 100 wagons-bascules et 6 fourgons, ont été reçus sur ce chemin l'année dernière pour l'embranchement de la Rivière-du-Loup, aux frais du compte du capital.

Le matériel roulant est en bonne condition.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY, *mécanicien en chef.*

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT indiquant le nombre des locomotives et wagons de différentes classes le 1er juillet 1881 et le 30 juin 1882.

Détails.	Locomotives.	Wagons de différentes classes.														
		1re classe.	2e classe.	Wag.-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fourgons.	Fermés.	A bestiaux.	Plateformes-15 tonnes.	Wagons-bascules — 5 tonnes.	Gondoles-20 tonnes.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Total.
Disponibles et en état au 1er juillet 1881	121	48	38	15	20	39	1,152	66	1,115	636	76	3,205	28	9	18	55
Condamnés do							12		3			15				
Total du matériel, 1er juillet 1881	121	48	38	15	20	39	1,164	66	1,118	636	76	3,220	28	9	18	55
Achetées et portées au compte d'exploitation	4															
do do du capital	3	3	3				243		43	100	250	642				
Construits aux ateliers de Moncton pour le compte du capital						6		6				12				
Vendues—remplacées par de nouvelles	*4															
Condamnés—remplacés par des wagons-gondoles										*66	22	22 *66				
Total du matériel	124	51	41	15	20	45	1,407	72	1,161	670	348	3,830	28	9	18	55
Wagons condamnés, au 1er juillet 1881							12		3			15				
Condamnés durant l'année						1	9	2	53	†81		146				
						1	21	2	56	†81		161				
MOINS—Reconstruits durant l'année							7	2	56	†81		146				
						1	14					15				
AJOUTEZ—En état de service et en réparation		51	41	15	20	44	1,393	72	1,161	670	348	3,815				
Total du matériel, 30 juin 1882	124	51	41	15	20	45	1,407	72	1,161	670	348	3,830	28	9	18	55

* " A déduire." †Remplacés par 22 gondoles.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.							Moyenne.		Chasse-neige.
	Voyageurs	Fret.	1re classe.	2e classe.	Messageries wags-poste et à bagage.	Wag. fermés, à foin et à bestiaux.	Wagons-plateformes.	Wagons-bascules.	Total.	Voyageurs.	Fret.	
1881—Juillet.....	69,962	139,702	220,918	130,597	130,624	1,414,263	403,869	115,998	2,446,269	6·88	14·06	....
Août.	69,611	144,621	216,503	128,848	130,493	1,423,045	388,356	149,866	2,436,747	6·82	13·58	....
Septembre	67,120	155,983	225,307	120,804	126,303	1,673,578	374,098	166,976	2,687,066	6·88	14·20	....
Octobre....	66,649	174,949	185,077	121,085	126,717	1,843,539	470,667	147,754	2,894,839	6·49	14·07	....
Novembre	67,082	183,295	177,978	125,517	125,967	1,790,384	716,056	122,640	3,058,542	6·39	14·29	972
Décembre.	68,717	211,960	178,336	128,701	137,664	1,899,242	774,089	130,752	3,248,784	6·47	13·23	691
1882—Janvier....	66,421	218,947	170,443	115,379	122,035	1,933,419	778,523	185,619	3,305,418	6·13	13·23	9,554
Février.....	59,115	176,444	139,192	95,164	115,780	1,632,089	572,031	107,070	2,661,326	5·93	13·09	12,836
Mars........	68,053	255,515	170,468	126,809	131,220	2,431,050	945,585	190,419	3,995,551	6·30	13·96	7,152
Avril.......	70,741	249,778	217,523	133 171	125,486	2,475,938	1,013,129	137,571	4,102,818	6·71	14·52	991
Mai	73,201	225,002	203,947	136,419	120,616	1,923,153	1,122,331	168,804	3,675,270	6·29	14·29	418
Juin	69,126	185,526	199,658	114,228	120,582	1,649,407	794,748	98,123	2,976,746	6·28	13·70	....
Total ...	815,798	2,321,722	2,305,350	1,476,358	1,513,487	22,119,107	8,353,482	1,721,592	37,489,376	6·49	13·71	32,614

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'année expirée le 30 juin 1882.

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours par les locomotives. Milles.	Consommation.				Moyenne de la consommation par 100 milles.				
			Tonnes de charbon.	Chopines d'huile.	Lbs. de suif.	Lbs. de chiffons.	Milles par heure sous vap.	Lbs. de charbon.	Chopines d'huile.	Lbs. de suif.	Lbs. de chiffons.
1881—Juillet	24,983	265,276	5,910	14,322	8,362	4,267	10·61	49·90	5·40	3·15	1·61
Août	24,750	266,853	5,861	13,837	8,199	4,464	10·77	49·19	5·20	3·11	1·67
Septembre	25,639	276,772	6,382	13,711	8,215	4,210	10·70	51·65	4·95	2·96	1·52
Octobre	28,092	299,729	7,438	14,755	7,076	4,653	10·67	55·59	4·92	2·36	1 55
Novembre	28,928	308,605	7,751	13,810	8,305	4,486	10·66	56·26	4·47	2·69	1·45
Décembre	31,486	344,537	8,566	15,352	9,330	4,773	10·94	55·69	4·46	2·71	1·39
1882—Janvier	34,558	357,106	9,768	17,108	9,447	4,807	10·33	61 27	4·79	2·64	1·35
Février	31,694	305,647	8,520	16,569	8,350	3,155	9·64	61·43	5·42	2·73	1·03
Mars	40,072	399,537	10,807	21,167	11,717	5,443	9·97	60·59	5·30	2·93	1·36
Avril	38,218	393,247	10,135	18,810	12,141	5,012	10·29	57·73	4·78	3·09	1·27
Mai	35,987	367,854	8,901	19,027	11,463	5,298	10·22	54·20	5·17	3·01	1·44
Juin	30,426	315,687	6,942	16,245	9,552	4,679	10·37	49·26	5·15	3·03	1·48
Total	374,833	3,900,850	96,981	194,763	112,157	55,247	10·41	55·69	4·99	2·87	1·42

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé du coût de la force motrice pour chaque mois, depuis le 1er juillet 1881 jusqu'au 30 juin 1882.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Gages des mécaniciens et chauffeurs.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations	Eau.	Divers, y compris remise des locomotives et personnel du département des mécaniciens.	Total.	Moyenne du coût par 100 milles parcourus. Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	Cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1881—Juillet	265,276	11,012 55	14,020 30	2,239 23	18,148 37	782 21	2,355 52	48,605 18	4 15	5 28	87	6 84	0 29	0 89	18 32
Août	266,853	11,867 66	14,412 48	2,273 21	16,635 54	2,747 88	3,400 49	51,347 26	4 44	5 40	85	6 23	1 02	1 30	19 24
Septembre	276,772	12,125 92	16,267 32	2,600 66	19,179 81	2,742 49	3,059 35	55,705 55	4 38	5 87	94	6 93	0 89	1 11	20 12
Octobre	299,729	11,544 77	17,698 00	2,531 36	17,196 72	1,581 13	3,088 01	53,639 99	3 85	5 90	84	5 74	0 53	1 03	17 89
Novembre	308,605	12,280 14	19,553 70	2,704 08	19,066 72	2,172 14	3,626 54	59,403 32	3 98	6 34	87	6 18	0 70	1 18	19 25
Décembre	344,537	13,568 90	22,083 23	2,990 20	19,951 83	2,826 85	4,722 88	66,143 89	3 93	6 41	87	5 79	0 82	1 37	19 19
1882—Janvier	357,106	11,525 93	18,940 81	2,680 40	9,473 85	1,849 53	3,812 21	48,282 73	3 23	5 30	75	2 66	0 51	1 07	13 52
Février	305,647	12,507 78	22,937 45	2,856 09	8,204 24	2,237 33	2,999 19	51,742 08	4 09	7 50	93	2 68	0 74	0 98	16 92
Mars	399,537	13,771 94	27,751 83	3,568 42	19,753 70	2,727 94	4,213 25	71,787 08	3 45	6 94	89	4 95	0 68	1 06	17 97
Avril	393,247	13,954 58	27,638 51	3,656 06	16,449 35	2,215 49	4,074 79	67,988 78	3 54	7 00	93	4 18	0 59	1 04	17 28
Mai	367,854	12,908 93	22,645 86	3,469 57	16,050 49	1,558 54	3,220 35	59,853 74	3 50	6 15	94	4 37	0 43	0 88	16 27
Juin	315,687	11,630 47	17,721 60	2,936 25	12,179 09	1,384 66	3,839 74	49,691 81	3 68	5 61	93	3 86	0 45	1 22	15 75
Total	3,900,850	148,699 57	241,681 09	34,565 53	192,289 71	24,556 20	42,412 32	684,191 41	3 84	6 19	88	4 93	0 63	1 07	17 54

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses du département des mécaniciens, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Nombre de milles parcourus par les trains		3,195,566
do do locomotives		3,900,850
do do wagons		37,489,376
do do chasse-neige		32,614
Coût de la force motrice		$684,191 41
Le coût des réparations aux wagons :		
Réparations aux wagons à voyageurs	$ 45,527 06	
do do poste, à bagage et des messageries	18,435 27	
do do à fret et fourgons	179,061 92	
Huile et chiffons	21,378 52	
Divers	2,493 52	
		$266,896 29
Le coût de la force motrice par 100 milles parcourus par les trains a été de		21·41
do do do locomotives		17·54
do do do wagons		18·1
Le coût des répar. aux wagons par 100 milles parc. par les trains a été de		7·60
do do do locomotives		6·23
do do do wagons		0·64
Le coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parc. par les trains		0·66
do do do locomotives		0·54
do do do wagons		0·05
Le coût des réparat. aux wagons à voyageurs par 100 milles parc par eux		1·20
do des rép. aux wag.-poste, à bag. et des mess. par 100 m. parc. par eux		1·21
do do à fret et fourgons par 100 milles parc. par eux		0·55

H. A. WHITNEY,
Mécanicien-chef.

No 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Compte du capital, le 30 juin 1882.

Dr | Av.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.			$ cts.
1881.					1881.		
30 juin.....	Coût du chemin et son équipement........	....	....	38,974,452 44	30 juin....	Gouvernem. du Canada.	38,974,452 44
1882.							
30 juin.....	Prolongement dans Halifax............................	173,109 84					
	Tête de ligne en eau profonde, Saint-Jean..........	19,712 16					
			192,822 00				
	Ligne de la Rivière-du-Loup..............................	....	167,252 45				
	Matériel roulant additionnel.........	....	205,005 20				
	Dépenses pour l'achèvement du chemin de fer Intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Truro, pour travaux d'art, voie permanente, bâtiments, expropriations, etc...........	....	4,343 80				
	Appoint. et dépenses de F. Shanly et de ses emp.	9,635 85					
	Frais judiciaires	2,829 08					
			12,464 93				
	Loyer de bâtiments, Saint-Octave.....................	....	132 00				
	Services de C. D. Fosbery....................	....	250 00				
	Dommages causés à des prop., emb. de Rimouski.	....	156 25				
	Gare de la Rivière-du-Loup..................	....	1,581 86				
	Dommages causés à des propriétés, Onslow.........	....	900 00		1882.		
	Embranchement de Saint-Charles.....................	....	660 30				
				585,568 79	30 juin....	Gouvernem. du Canada.	585,568 79
				39,560,021 23			39,560,021 23

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1882.

No 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt — Compte du Revenu, exercice expiré le 30 juin 1882. — Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice expiré le 30 juin 1882.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice expiré le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
586,998 84	Force motrice relevé nº 1......	684,191 41	545,114 48	Transport des voyageurs..........	651,296 94
411,391 76	Dépenses des wagons do 2......	469,331 23	1,113,872 21	do du fret..........	1,303,495 00
380,312 89	Entretien de la voie et des trav. do 3......	476,134 17	101,407 23	Malles et divers..........	124,470 72
241,194 44	Dépenses des gares do 4......	270,355 70			
122,708 59	Frais généraux do 5......	162,134 29			
17,244 75	Droit de circulation	7,510 68			
1,759,851 27		2,069,657 48			
542 65	Balance..........	9,605 18			
1,760,393 92		2,079,262 66	1,760,393 92		2,079,262 66

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B, 30 juin 1882.

N° 3—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

FORCE MOTRICE.—(Relevé n° 1.)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.
5,814 00	Appointements du mécanicien-chef, commis, frais de bureau et de voyages	6,401 77
137,417 89	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	148,699 57
185,168 19	Combustible	241,681 09
31,211 15	Huile, suif, chiffons, et menus articles	34,565 53
167,290 27	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour locomotives	192,289 71
24,492 16	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs	24,563 19
35,605 18	Divers	35,990 55
586,998 84		684,191 41

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1882.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES WAGONS.—(Relevé N° 2.)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.
56,983 46	Réparations aux voitures à voyageurs	45,527 06
16,003 50	do wagons-poste, à messageries et à bagage	18,435 27
146,842 74	do wagons à fret et fourgons	179,061 92
128.969 23	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	142,202 34
15,422 49	Huile et chiffons	21,378 52
35,179 54	Menus articles et combustible	47,313 70
11,990 80	Divers	15,412 42
411,391 76		469,331 23

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1882.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART.—(Relevé n° 3.)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.
7,089 38	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyages.	7,798 82
248,528 51	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement...............	278,009 42
9,280 09	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	16,692 38
9,731 13	Traverses	44,729 08
18,087 40	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, barrières à best., passages à niveau, abris contre la neige, clôtures, etc...	21,114 77
4,696 89	Réparations aux quais..............	3,679 21
31,015 82	do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements et additions..	48,148 95
17,319 15	do chasse-neige, outillage, etc..	14,601 69
32,244 24	Enlèvement de la glace et de la neige	38,047 34
2,320 28	Divers	3,312 51
380,312 89		476,134 17

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1882.

N° 6—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4.)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.
184,049 40	Appointements des chefs de gare, agents, commis opérateurs du télégraphe, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers...	209.309 73
57,145 04	Combust., huile, éclairage, papeterie, billets et autres dép. incidentes.....	61,045 97
....	Divers..	....
241,194 44		270,355 70

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1882.

No 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé No 5.)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.
45,052 75	Appointements du surintendant général, des surintendants de districts, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis, et frais de bureau et de voyages	55,791 08
21,155 01	Division de la comptabilité, appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureaux et de voyages.....	20,618 04
3,675 60	Dommages causés	14,527 95
23,277 05	Passages d'eau........	23,087 76
1,247 46	Télégraphe (non compris les appointements des opérateurs)........	2,561 07
21,765 07	Divers, impressions, annonces, etc........	29.887 50
6,535 65	Frais d'agence.	15,660 89
122,708 59		162,134 29

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1882.

8—3½

No 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE GÉNÉRAL DES APPROVISIONNEMENTS, exercice terminé le 30 juin 1882. Av.

		$ cts.	$ cts.			$ cts.	$ cts.
1881.				1882.			
30 juin	Balance	....	313,701 06	30 juin	Livraisons durant l'année..................	832,796 42	
					Vieux matériel vendu..........................	87,363 83	
1882.							920,160 25
					Balance—		
30 juin	Achats durant l'année..........................	692,400 12			Appr. ordinaires, y compris combustib.	265,031 13	
	Frais d'autres départements..................	287,743 62			Rails d'acier et de fer, etc..................	42,106 54	
	Bordereaux de paie..............................	11,466 20			Vieux matériel à vendre	78,013 08	
			991,609 94				385,150 75
			1,305,311 00				1,305,311 00

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1882.

No 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BILAN GÉNÉRAL, 30 juin 1882.

DT.

	$ cts.	$ cts.
Caisse		16,612 97
Approvisionnements en général—		
Approvisionnements ordinaires, y compris combustible	265,031 13	
Rails en fer et en acier, etc	42,106 54	
Vieux matériel	78,013 08	
		385,150 75
Stations		53,984 00
Cie Intercoloniale de messageries		1,850 68
Loyers		3,257 52
Cie d'acier du Canada		29,656 99
Cie houillère d'Acadie		3,733 85
do Intercoloniale		1,427 39
Chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro'		3,161 99
do des Comtés de l'Ouest, compte général	15,893 35	
do do do du trafic	1,657 42	
		17,550 77
Chemin de fer d'Halifax et du Cap Breton		119 88
Embranchement de Windsor		1,912 75
Chemin de fer Windsor et Annapolis, nouveau compte	1,499 10	
do do vieux compte	6,684 46	
		8,183 56
Chemin de fer Saint-Martin et Upham		4,107 39
Embranchement d'Elgin		726 10
Chemin de fer Kent Northern		165 50
do Canadien du Pacifique, vieux compte	2,007 24	
do do nouveau compte	8 81	
		2,016 05
Chemin de fer Chicago et Grand-Tronc		28 00
do Vermont Central		17 00
do Canadien du Pacifique (Cie)		140 00
Embranchement de Chatham		268 13
Chemin de fer Grand-Tronc, compte général		3,710 52
do de l'Ile du Prince-Edouard		146 21
do Great Western		12 20
Embranchement d'Oxford		12,324 80
Laminoirs de Coldbrook		1,967 41
Raffinerie de sucre de Moncton		2,938 45
Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse		280 45
Filature de coton d'Halifax, voie de service		9,188 48
A reporter		564,639 79

AV.

	$ cts.	$ cts.
Compte du Canada		598,392 65
Assurances contre les accidents		5,965 19
Amendes et récompenses		270 98
Chemin de fer Québec Central		34 26
do Grand-Tronc, compte du trafic		7,884 66
do Albert		60 94
Compte indéterminé		6,975 43
A reporter		619,584 11

No 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite*.

Bilan général, 30 juin 1882.

Dt.	$ cts.	$ cts.	Av.	$ cts.	$ cts.
Report		564,639 79	Report		619,584 11
Marchandises non réclamées		73 77			
Cie de forges de la Nouvelle-Ecosse		949 47			
Cie de coton de Moncton, voie de service		458 35			
Steamer "St. Lawrence"		1,199 24			
Cie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard		58 24			
Comptes des départements.					
Travaux publics	42 79				
Postes	41,074 41				
Milice	666 21				
Agriculture	1,392 96				
Marine et pêcheries	55 80				
Pénitencier, Dorchester	22 85				
Justice	810 45	44,065 47			
Comptes divers		8,139 78			
		619,584 11			619,584 11

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.B., 30 juin 1882.

No. 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Etat comparatif des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

—	1882.	1881.
Milles de chemin de fer en exploitation	840	840
Milles parcourus par les locomotives	3,900,850	3,453,078
do do trains	3,195,566	2,813,723
do do wagons	37,489,376	32,201,157
	$ cts.	$ cts.
Recettes, par mille parcouru par les locomotives	53 30	50 98
do de la voie, par mille	2,475 31	2,095 70
	Pour cent.	Pour cent.
Pour cent des recettes provenant des voyageurs comparées aux recettes brutes	31·32	30·97
do do du fret do	62·69	63·27
do do d'autres sources do	5·99	5·76
Dépenses par mille parcouru par les locomotives		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	3·81	3·98
Combustible	6·20	5·37
Huile, suif, chiffons et menus articles	0·89	0·90
Réparations aux locomotives	4·93	4·84
Eau et réparations aux réservoirs	0·63	0·71
Divers	0·92	1·03
Total	17·38	16·83
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef	0·16	0·17
	17·54	17·00
Force motrice, par mille parcouru par les locomotives	17·54	17·00
Dépenses des wagons do do	12·03	11·92
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	12·21	11·01
Dépenses des stations do do	6·93	6·98
Frais généraux do do	4·15	3·55
	52·86	50·46
Wagons par mille	0·19	0·50
Total, par mille parcouru par les locomotives	53·05	50·96
Force motrice, par mille parcouru par les trains	21·41	20·86
Dépenses des wagons do do	14·69	14·62
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	14·90	13·52
Dépenses des stations do do	8·46	8·57
Frais généraux do do	5·07	4·36
	64·53	61·93
Wagons, par mille	0·24	0·61
Total, par mille parcouru par les trains	64·77	62·54
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer	$2,463 88	$2,095 06

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.B., 30 juin 1882.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin de fer

(Ce tableau a été dressé conformément aux prescriptions

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	No du train.	Nature du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No de la locomotives.
1881.						
15 juillet..	4.30 p.m.	....	Garage	....	R. James	94
18 ...	9.15 a.m.	12	Fret................	J. Coffey	A. Donald..............	106
22 do ...	2.00 p.m.	....	Spécial............	J. W. King	J. J. Smith	92
23 do ...	10.00 p.m.	10	Exprès	A. Hillson................	R. Carr	71
4 août.....	7.00 a.m..	....	Garage.............	Cummings, chef de cour.	J. W. Boyd...............	37
10 do ...	11.40 p.m.	33	Fret.................	A. V. Bourret	Thomas Quinn...........	45
18 do ...	3.40 p.m.	34	Exprès	N. Merrill	W. D. Martin	34
23 do ...	2.45 p.m.	....	Garage............	....	M. F. Jones..............	53
26 do ...	1.00 p.m.	....	....	....	....	....
11 sept.....	8.00 p.m..	....	Garage............	J. A. Pratté, agent	....	97
23 do ...	7.10 p.m.	....	Spécial	F. A. Davison	C. Edwards	6
24 sept.....	8.00 a.m.	18	Exprès..............	John Ahern...............	Jos. Glennon	35
26 do ...	4.40 a.m.	....	Spécial............	F. A Davidson...........	H. Smith	80
3 oct	5.30 a.m.	....	do	W. J. Ross...............	Jos. Probert	127
7 do ...	2.15 a.m.	14	Fret................	John Berry...............	P. Ashe	108
12 do ...	6.45 p.m.	....	Spécial............	J. Craigie	C. Edwards...............	6
23 do ...	7.25 p m.	2	Exprès............	R. G. Duncan............	M. Tobin..................	55
23 do ...	7.00 a m.	....	....	J. W. Pitfield, agent de station.	....	....

INTERCOLONIAL.

Intercolonial, durant le semestre terminé le 31 décembre 1880.

de l'acte des chemins de fer de 1868, 31 *Vic., chap.* 68, *art.* 43.)

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Saint-Jean.........	Geo. Knowles .	Employé..	En attelant des wagons s'est pris un doigt de la main droite.	Première phalange coupée.	
Dorchester	L. G. Smith	do ...	Comme il appliquait le frein, la tige s'est échappée.	Doigt écrasé.	
do	— Luper	do ...	Jeté du haut d'un wagon.	Mal au dos.	
Saint-Jean.........	A. Hillson	do ...	De la plateforme du wagon, a mis le pied dans un trou.	Entorse à la cheville.	
Truro	Chas. Hall	do ...	S'est pris en attelant une locomotive à un wagon.	Gravement blessé.	
Près de Mill Stream.	— Sawyer.......	do ...	Le convoi s'est heurté sur une pierre pesant dix tonneaux et la locomotive a été jetée hors de la voie.	Tué	Pas d'enquête.
Carleton	J. Johnson	Voyageur.	En essayant de monter sur un convoi en mouvement, est tombé sous les roues.	do	Mort accidentelle
Saint-Jean.........	Chs. McDonald	Employé..	A été frappé par la locomotive en essayant de traverser la voie.	do	do
Quai de la Pointe York, St-Jean.	Rosa et Eddie Donahoe.	Ni l'un ni l'autre..	Tombé en bas du quai.....	do	Noyées accidentellement.
Rivière-du-Loup.	— Chatigny	Employé..	En attelant des wagons..	Blessé au bras.	
Londonderry....	J. McIntosh	do ...	En appliquant les freins..	do ...	
Stellarton..........	— McEvoy	Employé .	En chargeant des marchandises lourdes.	Mal au côté.	
Wellington	Lewis Cuttle....	do ...	A glissé de la plateforme de la gare.	do	
Stellarton..........	A. Fraser.........	do ...	En attelant des wagons.	Main écrasée.	
Maccan..............	— Cormier	do ...	En faisant le garage, s'est fait prendre le pouce.	Enlevé une partie du pouce.	
Polly Bog..........	T. Johnston	do ...	Tombé en sautant du convoi	Entorse à la cheville.	
Richmond	G. M. Connor..	do ...	do do ..	Sérieusement blessé.	
Moncton............	Joseph Noel....	Ni l'un ni l'autre ..	Trouvé mort le long de la voie.	Mort	Mort accidentelle

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada, sur la ligne du

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du train.	Nature du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1881.						
25 oct......	2.40 a.m..	....	Spécial	W. Foster...................	W. Sproul................	85
29 do ...	2.15 a.m.	13	Fret..................	J. Berray	G. B. Storey..............	108
31 do ...	2.05 p.m.	29	do	J. McLeod	G. Morrison...............	105
19 nov....	8.00 a.m.	....	Garage	H. H. Shcaefer, agent de station.	A. Davey..................	33
26 do ...	9.00 a.m.	33	Fret..................	W. Sutherland...........	C. E. Sawyer.............	75
29 do ...	6.00 p.m.	....	Construction	M. Daley....................	— McAuley...............	98
3 déc...	5.50 p.m.	....	Garage	J. W. Pitfield, agent de station.	J. McDermott........	99
10 do ...	3.00 p.m.	....	Spécial	J. Craigie	G. Futham	27
20 do ...	10.15 p.m.	....	do	M. W. Broad...............	D. A. Connor.............	91
21 do ...	3.40 p.m.	....	do	M. Cummings............	— Stratten................	45
21 do ...	6.45 p.m.	....	Garage	B. White, chef de cour.	P. Fogarty	94
24 do ...	....	....	....	....	....	....
1882.						
3 jan...	11.00 a.m.	....	Garage	W. G. Robertson, chef de gare.	R. James..................	100
4 do ...	1.00 a.m.	....	Spécial............	P. E. Heine................	E. S. White...............	47
8 do ...	8.30 a.m.	....	Garage	O. A. Barberie, chef de gare.	B. Goodwin...............	2
17 do ...	6.50 a.m.	....	Spécial	G. Walker..................	S. Jones	105
17 do ...	6.50 a.m.	....	Lège	....	A. Ferguson..............	101
18 do ...	7.30 p.m.	....	Spécial	W. T. Sprague...........	A. McCabe	104
23 do ...	1.00 p.m.	....	do	R. Johnson	C. C. Brown..............	115
26 do ...	3.30 p.m.	....	Garage............	W. G. Robertson, chef de gare.	R. James	100

INTERCOLONIAL.

chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Drummond	Wm. Fleming..	Employé..	Tombé d'un convoi.........	Mort.............	Mort accidentelle
Amherst............	H. Buchanan...	do ...	Tombé en courant sur un convoi.	Blessé gravement au côté	
Sainte-Luce.......	P. McGee........	do ...	En attelant des wagons..	Bras écrasé....	
Pointe-du-Chêne.	Fred. Smith....	do ...	do	Main écrasée...	
Saint-Simon.......	H. Michaud......	do ...	do	Blessure au pouce.	
Près Moncton.....	L. Connéll	do ...	do	Bras écrassé...	
Moncton............	Jas. Everett....	do ...	En attelant une locomotive à des wagons-plateformes, s'est écrasé la main.	Troisième doi't amputé.	
Près de la rivière Philippe.........	Chas. Lockart.	do ...	Frappé par la locomotive lorsque couché sur la voie.	Tué..............	do
Saint-Jean.........	— Ryan..........	do ...	Tombé du haut d'un wagon.	Blessé légèrement.	
Charlo...............	T. Cormier......	do ...	Glissé du bout d'un wagon	Mal au dos.....	
Moncton............	Jackson Laird.	do ...	En attelant des wagons, s'est fait prendre la main gauche.	Index cassé, pouce broyé.	
Richmond..........	A. R. Chambers	Ni l'un ni l'autre.	Ecrasé entre deux wagons qu'il déplaçait.	Mort..............	do
Saint-Jean	Robt. Irvine....	Employé..	En attelant des wagons s'est pris le bras.	Doigts écrasés	
Près Newcastle.	W. Fitzpatrick.	do ...	L'une des verges de parallélogramme s'étant cassée l'a renversé de la locomotive.	Gravement blessé à la tête.	
Campbellton......	W. England....	do ...	A sauté de la locomotive sur le sol.	Genou foulé...	
Près St-Arsène...	— Lebel..........	do ...	Collision entre les locomotives nos 101 et 105..	Légèr. blessé à la tête et au côté.	
do ..	— Duhamel.....	do ...	do do ...		
Carleton	Wm. Treen......	do ...	En attelant des wagons .	Coude sérieusement écrasé	
Nigadoo...........	— Blais	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par le chasse-neige à ailerons.	Gravement blessé.	
Saint-Jean	A. Manning	Employé..	Flanger déraillé.	Légèrement blessé.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du train.	Nature du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1882.						
1er fév...	8.30 p.m.	....	Garage............	W. H Williams, sous-agent de station.	P. Fogarty	94
2 do ...	4.45 p.m.	34	Fret................	— Macpherson...........	W. Russell...............	51
4 do ...	10.30 p.m.	....	Garage.	W. H. Williams, sous-agent de station.	P. Fogarty	94
5 do ...	1.50 a.m.	....	do	C. F. Dery, agent de station.	W. Bastien	103
6 do ...	6.10 p.m.	....	Spécial	W. J. Dickson...........	E. Blair	30
6 do ...	6.10 p.m.	13	Omnibus.........	W. H. Donkin	H. Smith	52
8 do ...	3.00 p.m.	23	Fret	G. McLeod	J. J. Smith	121
10 fév....	10.45 p.m.	23	Fret.................	G. McLeod	A. Calder	32
3 do ...	8.15 a.m.	....	Exprès	R. G. Duncan	....	....
13 do ...	5.50 a.m.	....	Spécial	D. Buchanan	J. Glennon................	60
15 do ...	3.30 a m.	5	Fret................	R. A. Rainnie............	J. J. Irvine	50
15 do ...	5.15 a.m.	....	Garage............	W. H. Williams, sous-agent de station.	A. B. White	94
21 do ...	5.30 a.m.	....	....	H. H. Carvell, préposé du fret.	....	....
21 do ...	10.25 a.m.	34	Fret................	N. Merrill	C. Atkinson	44
24 do ...	8.00 p.m.	....	Spécial............	— McLeod................	J. J. Smith	92
28 do ...	9.15 a.m.	....	do	W. J. Dickson...........	J. Stockall.................	69
3 mars...	7.30 p.m.	1	Exprès.............	A. Rainnie	T. W. Prince	74
13 do ...	4.05 p.m.	....	Spécial	Y. C. Campbell	R. McMann	50

INTERCOLONIAL.

chemin de fer Intercolonial, etc—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Moncton	C. Myshrall	Employé.	Côté frappé par un wagon.	Fort contusionné.	
Près Beaver Brook.	T. Sullivan......	do ...	Ecrasé par un wagon à bras.	Sérieusement blessé.	
Moncton............	Jas. Powal	do ...	En attelant des wagons s'est écrasé le bras.	Légèrement blessé.	
Sainte-Flavie	A. Lebel	do ...	En attelant des wagons.	Pouce enlevé.	
Près Windsor-Junction.	A. Cameron..	do ...	Dans une collision des deux trains.	Mort..............	Erreur dans l'ordre de part.
do ...	W. H. Donkin	do ...		Rien de grave.	
	Simeon Hall.	do ...		do ...	
Athol	M. Cooke.........	do ...	En nettoyant le cendrier.	Légèrement blessé.	
Grenville	Chas. Lunn....	do ...	En attelant des wagons, s'est pris le bras entre les tampons.	Bras amputé.	
Halifax.............	Jas. Keys........	do ...	En ajustant le cordeau d'alarme dans le wagon de première, est tombé de l'escalier.	Pied foulé.	
Près Memramcook.	Jos. Brean	Ni l'un ni l'autre....	Etant couché sur la voie a été frappé par la locomotive.	Mort..............	Frappé par un convoi. La compagnie n'est pas à blâmer.
Salisbury...........	Isaac Campbell	Employé..	En mettant la cheville entre le tender et le wagon.	Genou écrasé.	
Moncton............	Jas. E. Elliott.	do ...	Frappé à la hanche par la boîte à l'huile.	Blessures au bras et à la jambe.	
do	Jno Arthur.....	do ...	Un colis de marchandises lui est tombé sur la jambe.	Gravement blessé.	
Charlo	Jas. Treen	do ...	En attelant des wagons.	Main écrasée.	
Spring-Hill	— McLeod	do ...	Pris entre le chasse-neige et la porte du hangar...	Gravement blessé.	
Amherst............	D. Stevens	do ...	En attelant des wagons..	Blessure grave.	
Hampton...........	Geo. Buchanan	Ni l'un ni l'autre..	Trouvé couché sur la voie avec une jambe coupée.	Mort.	Mort accidentellement en état d'ivresse.
Près Moncton....	A. G. Graham.	Employé dans les ateliers.	A été frappé en tentant de traverser la voie avec une voiture.	do	Mort accidentelle.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du mécanicien.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1882.						
22 mars...	3.00 p.m.	....	Spécial	N. W. Broad	J. Brownell............	63
24 do ...	1.00 p.m.	....	do	J. Craigiè	B. Cooke	31
25 do ...	7.30 a.m.	....	do	E. L. Watts	S. Watson	43
26 do ...	9.00 a.m.	....	Garage............	J. W. Pitfield, agent de station.	P. Fogarty	99
30 do ...	4.45 a.m.	....	Spécial............	J. Geldert	Wm. Hunt............	73
30 do ...	4.45 a.m.	....	do	Geo. Logan............	J. W. Nairn............	28
31 do ...	1.30 a.m.	....	do	A. Armstrong	A. Lacroix	116
13 avril....	11.00 a.m.	....	....	W. G. Robertson, chef de gare.	....	....
24 do ...	1.40 p.m.	....	Spécial	T. S. Moore, agent de station.	Jas. McAuley	121
26 do ...	10.00 a.m.	....	Garage............	R. MacDonald, agent de station.	Wm. Lovett	83
27 do ...	7.45 p.m.	....	....	T. Laverdière, agent de station	....	....
2 mai	8.00 p.m.	6	Fret	W. J. Campbell............	J. J. Irvine	50
2 do ...	9.00 p.m.	....	Garage............	R. Williams	Jno. Leonard	95
4 do ...	11.45 a.m.	....	Spécial	Wm. Foster............	N. Sproule............	85
6 do ...	6.00 p.m.	....	Construction.....	A. MacPherson............	A. McCabe............	64
12 do ...	1.00 p.m.	....	....	R. MacDonald, agent de station.	....	....
18 do ...	11.00 p.m.	....	Garage............	Ed. Boak, agent de station.	C. Tobin............	98
24 do ...	4.00 p.m.	....	do	W. G. Robertson, chef de gare.	A. James............	100

INTERCOLONIAL.

ligne du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Sussex	Sam'l Sprague.	Employé .	En attelant des wagons..	Doigts broyés.	
Calhoun's	Jane Sewell	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en march. sur la voie.	Sérieusement blessée.	
Red-Pine	W. Pride..........	Employé .	En attelant des wagons..	Han. écrasées.	
Moncton..........	N. C. Daley	do ...	En attelant des wagons..	Pouce cassé et 2 doigts blessés	
Grand-Lac........	J. E. Geldert.	do ...	Collision entre convois.	Mort..........	Mort accidentelle
	B. Peterson...	do ...		Légèr. blessé..	
do	J. W. Nairn .	do ...		do	
Saint-Fabien.....	D. Michaud	do ...	Tombé du haut d'un wagon fermé.	Fract. du bras et bles. grave à la tête.	
Saint-Jean........	E. P. Shaw......	do ...	En déchargeant des pièces de mécanique.	Pied gravement écrasé.	
Amherst	N. W. Broad ...	do ...	En service de garage, est tombé sous les wagons.	Mort..........	Mort accidentelle
Halifax..........	Henry Garrett..	do ...	Heurté à une clôture	Bles. à la tête et aux épaules	
Raccordement de la Chaudière...	Jos. Ouellet..	do ...	Ignition du réservoir à l'huile.	Mort..........	Pas d'enquête.
	Geo. Langlois	do ...		Blûl. au vis. et aux mains.	
	Ph. Ouellet...	do ...		do	
	C. Hobrough, jun.	do ...		Brûl. très lég. au visage et aux mains.	
Petitcodiac........	Thos. McKee ...	do ...	En attelant les wagons...	Gravement écrasé.	
Truro	Jno. Leonard...	do ...	Manomètre cassé..........	Main échaudée	
Smelt-Brook	Hugh Fraser ...	do ...	En attelant les wagons...	Doigts sérieusement écrasés	
Berry-Mills........	W. G. Peters...	do ...	En distribuant des traverses.	Poitrine contusionnée.	
Halifax..........	William Roast (petit garçon)	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé entre les tampons de deux wagons.	Mort..........	Mort accidentelle
Richmond	Fred. Forrest...	Employé..	En attelant des wagons...	Main gauche grav. blessée	
Saint-Jean..........	Samuel Ritchie	do ...	do ...	Dessus du pouce écrasé.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du mécanicien.	Nom du contrôleur.	Numéro de la locomotive.
1882.						
26 mai....	5.15 a.m.	15	Fret..............	J. Berry..................	G. B. Storey..............	112
31 do ...	10.30 p.m.	....	Spécial..............	F. Dumont................	W. Bastien..............	13
8 juin....	11.10 p.m.	....	do	J. Huppe..................	A. Lacroix..............	116
15 do ...	11.15 a.m.	29	Exprès	M. Letarte.....	W. Wall..................	133
19 do ...	11.30 a m.	....	Garage............	J. W. Pitfield, agent de station.	B. White, chef de cour..	....
21 do ...	7.04 p.m.	15	Fret..................	J. W. Miller....	Geo. Futham............	9
22 do ...	4.40 p.m.	8	Omnibus............	— Kelly..................	F. Whitney..............	52
24 do ...	5.25 a.m.	....	Spécial..............	A. E. Yeo................	H. Gorham..............	3
27 do ...	7.30 a.m.	....	do	— Proulx................	Jas. Miller..............	119

INTERCOLONIAL.

ligne du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Painsec Junction	Jos. Phinney...	Employé..	En attelant les wagons ...	Morceau du pouce emporté.	
Bic..................	....	Voyageur	Descendit du train pendant qu'il marchait.	S'est blessé à la tête.	
Rivière-du-Loup.	E. Roberge......	Employé..	Est tombé en accrochant la corde de la cloche.	Se fractura la jambe en deux endroits	
Saint-Octave.....	— Chamberland (petit garçon)	Ni l'un ni l'autre.	En essayant de sauter sur un train en marche.	Perdit le jambe	
Moncton....	C. H. Angus....	Employé..	En attelant les wagons...	Doigt écrasé...	
Brookfield	J. Hamilton.....	Employé de la station.	En sautant sur un train en marche.	Pied amputé....	
Saint-Jean........	A. Kimball......	Employé..	En attelant la locomotive au train.	Deux doigts écrasés.	
Près du Bic.......	Jas. Kelly.......	do ...	Trouvé sur la voie,.........	Fatal............	Pas d'enquête.
Près Saint-Alexandre.	Conducteur Proulx.	do ...	Tombé du train.............	Se cassa une jambe et se blessa à la tête.	

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, 1er août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport qui suit, accompagné des comptes annuels, sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882 :—

N° 1. Compte du capital.
" 2. Compte du revenu.
" 3. Force motrice.
" 4. Dépenses des wagons.
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
" 6. Dépenses des stations.
" 7. Frais généraux.
" 8. Relevé mensuel des recettes.
" 9. Compte général des approvisionnements.
" 10. Bilan général.
" 11. Etat comparatif des moyennes.

Je vous transmets aussi le rapport du mécanicien-chef et garde-magasin, ainsi que les relevés préparés par lui.

COMPTE DU CAPITAL.

Le total des déboursés faits à compte du capital s'élevaient, au 30 juin 1881, à $3,466.588.58, et depuis cette date il a été dépensé $402.03 pour terrain exproprié pour le prolongement de la Souris et pour les frais judiciaires s'y rattachant, ce qui porte le total du compte du capital à $3,466,990.60.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'année ont été plus considérables que jamais et se sont élevées à $137,267 54
L'année dernière, elles avaient été de 131,131 43

Ce qui accuse une augmentation de........................ $6,136 11

Les recettes, par mille, ont été comme suit pour les deux dernières années :—

1880-81 (198½ milles en exploitation)........................	$660 61
1881-82 " "	691 52
Augmentation par mille	$30 91

Le trafic des voyageurs augmente également, comme le prouve l'état comparatif qui suit :—

	Voyageurs.	Recettes.
1879-80	90,533	$51,679 86
1880-81	102,937	57,188 30
1881-82........................	118,436	63,949 26

Le tarif du fret général a été revisé dans le cours de l'année et des réductions importantes y ont été apportées, surtout pour les marchandises transportées sur de longues distances.

Il y a une légère augmentation dans le tonnage du fret voituré, mais les recettes provenant de ce chef ont diminué, sans doute à cause de la réduction apportée dans le tarif.

	Tonnes de fret.		Recettes.
1880-81	45,336		$65 326 13
1881-82	48,315		64,776 28
Augmentation	2,979	Diminution...	$ 549 85

L'insuccès partiel de la pêche l'automne dernier, la suspension de la banque de l'Ile du Prince-Edouard, l'extrême rigueur de l'hiver et le retard de l'ouverture de la navigation au printemps, tout a contribué à nuire aux affaires du chemin.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit durant les deux dernières années :—

	Milles.
1880-81	314,918
1881-82	317,194
Augmentation	2,276

Celui des trains a été de :—

1880-81	255,353
1881-82	253,185
Diminution	2.168

Et celui des wagons a été :—

1880-81	1,122,419
1881-82	1,117,989
Diminution	4,430

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se sont élevés, durant l'année, à $228,259.97. Une forte partie de cette somme a été employée à la construction de nouvelles gares à voyageurs et à marchandises, de hangars à houille, et à d'autres améliorations en dehors de l'entretien ordinaire de la voie. La rigueur inusitée de l'hiver a aussi contribué pour beaucoup dans les frais d'exploitation, l'enlèvement de la neige et de la glace seul ayant coûté $14,622.18. On peut se faire une idée des difficultés qu'il a fallu surmonter depuis deux ans dans l'exploitation du chemin, par le fait que les charrues à neige ont parcouru, sur les 200 milles de voie ferrée, un total de 61,137 milles. Le 29 mars dernier, sur un espace de 121 milles, il y avait 14 milles d'amoncellements de neige de 5 à 10 pieds de hauteur, 4 milles et un cinquième où elle atteignait de 10 à 15 pieds, et 1 mille et un cinquième où elle n'avait pas moins de 15 à 20 pieds de hauteur.

ENTRETIEN DE LA VOIE.

La chaussée a été soigneusement entretenue et est actuellement en excellent ordre; 105,984 traverses ont été posées durant l'année, contre 63,801 l'année précédente, ce qui fait une augmentation de 42,183. Sur une moitié de la ligne le nombre des traverses a été porté de 2,200 à 2,640 par mille. Cela a considérablement amélioré le chemin, et comme ils seront mieux appuyés, les rails dureront sans doute plus longtemps. On se propose de continuer cette augmentation de 440 traverses par mille, de manière à compléter toute la ligne dans le cours des deux prochaines années.

De nouvelles voies de garage ont été posées comme suit, cette année :—

		Longueur en pieds.
Charlottetown,	Tronçon	226
Fabrique d'amidon de Peake,	"	250
Georgetown, Y	"	735
"	Complète	350
Alberton,	"	374
Cascumpec,	"	263
Pinsville,	"	309
Conway,	"	384
Summerside,	"	226
New-Annan,	"	546
Et les suivantes ont été prolongées :—		
Elmsdale, tronçon		72
Alberton, complète		450
Longueur totale		4,185

Il y a aujourd'hui 145 voies de garage sur la ligne, qui forment une longueur d'environ 14 milles de seconde voie.

Il a été distribué 1,200 chargements de waggon de ballast aux endroits où il y en avait le plus grand besoin. Il est regrettable que la qualité en soit très pauvre, ce qui rend extrêmement difficile, au printemps, lorsque la gelée sort de terre, d'entretenir la voie en bon état.

PONTS.

La maçonnerie de tous les ponts et ponceaux a été soigneusement examinée, complètement réparée et rejointoyée au ciment lorsque c'était nécessaire, tandis que les superstructures ont toutes été bien entretenues. Le tout est maintenant en bon ordre.

Il a été construit 23 fosses à garde-bestiaux, et 40 ont reçu de nouvelles poutrelles et ont été autrement réparées.

BATIMENTS.

Des gares à voyageurs et à marchandises combinées ont été construites à Bloomfield et Freetown. A Ellerslie, il a été construit une maison d'habitation et un hangar à marchandises combinés.

Les bâtiments des stations de Cardigan, Saint-Peters, Hunter-River, Kensington et de la ligne de comté ont été agrandis, redistribués, complètement réparés et peinturés à l'intérieur et à l'extérieur ; des réparations générales ont été faites à celles de Mount-Stewart, Charlottetown et Bredalbane, et les plateformes ont été reconstruites à Mount Stewart, Hunter River, Port-Hill et Saint-Peters.

A Alberton, le hangar à fret a été transporté à l'extrémité nord de la gare, et il a été allongé de 100 pieds, ce qui en fait l'une des gares à marchandises les plus commodes et les mieux installées de toute la ligne.

Le hangar à houille de Charlottetown a été agrandi en y faisant une allonge de 40 pieds, et il a été posé des plans inclinés automateurs, en sorte que la houille peut maintenant être chargée dans les locomotives en la vidant des wagonets, au lieu de les transporter dans des hottes comme autrefois. A Summerside, il a été ajouté 100 pieds au hangar à houille, et il a été installé comme celui de Charlottetown pour le chargement des locomotives. Cela permettra de prendre la houille en bien moins de temps qu'autrefois à ces deux gares, ce qui sera d'un grand avantage en hiver. Les hangars à houille à Georgetown, Mount-Stewart, Hunter-River et O'Leary ont aussi subi les réparations nécessaires.

Les quais du chemin de fer à Charlottetown et Georgetown ont été examinés. Il faudra faire d'assez grosses réparations à ceux de Charlottetown et de Summerside. Les tarets font de grands dommages aux pilotis.

CLÔTURAGE.

Il a été fait durant l'année 6¼ milles de clôture en fil de fer barbelé, et environ 3½ milles de clôture en perches. Il a été acheté du terrain pour l'érection de barrières paraneige, et il en a été posé 8,095 pieds durant l'année. Une grande quantité de vieille clôture a été remplacée.

Les grands abats de neige de l'hiver dernier ont fait de grands dommages aux clôtures.

SERVICE D'EAU.

L'appareil Haggas, adopté l'année dernière, continue de donner pleine satisfaction, et il a été établi de nouvelles prises d'eau, alimentées par cet appareil, aux stations d'Elliott, Miscouche, Port-Hill, Alberton et Union. Toutes les anciennes citernes, à l'exception de celles de Baldwin, Charlottetown et Hunter-River, ont été démolies. Celle d'Alberton a été convertie en hangar à charbon.

DÉPARTEMENT DES MÉCANICIENS.

Ce département a été l'objet d'une attention toute spéciale durant l'année, et d'importants renouvellements et de grosses réparations ont été faits aux locomotives et wagons.

Les locomotives nos 13, 14, 15, 16, 17 et 18 ont été soigneusement réparées et sont aujourd'hui en parfait état. N° 12 est actuellement en voie de réparation et sera bientôt en état de faire le service. Jusqu'à cette date, sept des anciennes locomotives à réservoir, qui avaient été mises sur le chemin à l'origine, ont été condamnées. Quatre ont été remplacées par achat, et il s'en construit actuellement d'autres à Kingston pour remplacer le reste.

Il a été acheté deux locomotives du modèle Mason-Fairlie de la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, en novembre dernier, et elles ont donné pleine satisfaction.

Les voitures des voyageurs sont en bon état. Il en a été peinturé et autrement réparé, durant l'hiver, un nombre suffisant pour équiper les trains express.

Tous les convois à grande vitesse sont maintenant pourvus de passerelles Miller et de freins à air comprimé, ce qui contribue beaucoup au confort et à la sécurité des voyageurs.

Il a été construit huit wagons fermés de 10 tonnes et cinq wagons plateformes de 10 tonnes pour remplacer un nombre égal de wagons de 8 tonnes qui avaient été condamnés.

L'hiver dernier ayant été très rude, les charrues à neige ont eu un dur service à faire, et il faudra en renouveler trois avant l'hiver prochain.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats faits durant l'année se sont élevés à $64,843.28. La valeur des approvisionnements restant en mains le 30 juin était comme suit:—

Approvisionnements généraux.	$41,693 99	
Rails et attaches..................................	17,789 05	
		$59,483 04
Charbon		32 51
		$59,450 53

Les achats se font en grande partie, comme d'ordinaire, par soumissions et contrats, et l'on n'a employé dans l'entretien du chemin que des matériaux de première qualité.

ACCIDENTS.

Je suis heureux de pouvoir dire qu'il n'est survenu aucun accident quelconque aux voyageurs sur la ligne durant l'année, mais je regrette d'avoir à faire rapport des accidents qui suivent:—

Le 10 septembre, un jeune garçon du nom de George Henry Taylor, qui dor-

mait ou était tombé d'épilepsie sur la voie, près de la station de Bradenell, fut écrasé par le train N° 13 et ne survécut que quelques heures à l'accident. Le verdict du jury a été comme suit :—" Que le défunt, George Henry Taylor, paraît avoir été endormi sur la voie près de la station de Brudenell. Sa mort a été causée par le train qui a passé sur lui. Il appert au jury, d'après tous les témoignages recueillis, que les employés du train ont fait tout en leur possible pour l'arrêter, mais que cela fut impossible à cause de la courte distance, de la longueur du convoi et de la pente qu'il descendait, et que le dit George Henry Taylor, de la manière et par les moyens susdits, a trouvé la mort par accident et infortune, mais non autrement."

Le 24 février, Archibald Macfarlane, mécanicien, pendant qu'il était occupé à déblayer la voie après une forte tempête de neige, tomba de sa locomotive, qui lui passa sur le corps et le tua instantanément. Le verdict du jury a été comme suit :— " Le dit Archibald Macfarlane, le 24 février, étant mécanicien de la locomotive n° 20, en allant à l'ouest sur un train spécial pour déblayer la voie, dont Daniel McDonald était le conducteur, rendu à environ un mille à l'ouest de Summerside, glissa et tomba de la locomotive, dont les mouvements extérieurs le frappèrent à la tête, et ensuite la charrue à neige lui passa sur la tête, ce qui lui infligea des blessures qui, croyons-nous, ont dû causer une mort instantanée."

En terminant, je suis heureux de dire que le chemin n'a jamais été en meilleur état et que le public n'a jamais été mieux servi qu'aujourd'hui. Les trains express marchent durant l'été avec la plus grande régularité et rendent de grands services au public. En hiver, à cause de la neige, il est parfois impossible de maintenir cette régularité, mais on fait les plus grands efforts pour tenir la voie libre et desservir le trafic.

Enfin, la ligne peut favorablement supporter la comparaison avec toute autre de même largeur sur le continent.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

L. B. ARCHIBALD,
Surintendant.

A M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef et gérant général de chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

Bureau du mécanicien surintendant,
Charlottetown, 14 août 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin pour l'exercice terminé le 30 juin 1882 :—

A.—Relevé mensuel du coût de la force motrice.

B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.

C.—Relevé mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives et wagons.

E.—Relevé des dépenses du département des mécaniciens pour l'année 1882.

J'ai été nommé mécanicien-surintendant et garde-magasin de ce chemin de fer le 22 novembre 1881, et, d'après vos ordres, je commençai de suite l'inspection des machines et du matériel roulant, et j'en fis rapport. Depuis, j'ai constamment travaillé à mettre à exécution celles de mes recommandations approuvées par vous pour mettre le service sur un meilleur pied et en accroître l'efficacité.

La machine fixe ayant grand besoin de réparations, elle fut examinée la première. Par suite d'un long usage avec de l'eau d'une nature alcaline, la chaudière était devenue très encroûtée, et il fallut renouveler la plaque, les barres et les appuis du ciel de la chaudière. En la remplaçant temporairement par l'une des anciennes machines des citernes, on a pu faire les réparations sans interrompre le fonctionnement des mécanismes dans les ateliers. A ce propos, je suggererais que l'on se procurât, si possible, de meilleure eau pour l'usage du département des machines à Charlottetown,

car toutes les locomotives ont plus ou moins à souffrir de l'usage de mauvaise eau à cet endroit.

LOCOMOTIVES.

Quatre des dix locomotives à réservoir qui formaient l'équipement primitif du chemin ont été condamnées jusqu'à cette date, et elles ont été remplacées par quatre autres locomotives. Trois autres ont été condamnées durant l'année, et celles qui doivent les remplacer sont actuellement en voie de construction à Kingston (et on espère qu'elles seront livrées cet automne), ce qui porte à quinze le nombre des locomotives en état de service, lesquelles sont numérotées comme suit :—

1, 2, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 20.

Le n° 1, qui a été achetée l'automne dernier de la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, est du modèle Mason-Fairlie, construite dans les ateliers de Mason, à Taunton, Mass., en 1873, et elle est en bon état.

Le n° 2, qui est exactement semblable au n° 1, et qui a été achetée en même temps, est aussi en bon état, mais il faudra bientôt y poser de nouveaux bandages de roue. Ces locomotives ont donné pleine satisfaction depuis qu'elles sont sur le chemin.

Les nos 7, 9 et 10 sont des locomotives à réservoir, et elles ne servent qu'au garage des trains, car elles ne peuvent, à cause du peu d'eau qu'elles peuvent emmagasiner, faire le service du fret ou des voyageurs. Elles ont subi les réparations nécessaires pour leur permettre de faire le service auquel elles sont destinées.

Le n° 11, construite aux ateliers de Baldwin, Philadelphie, en 1874, devra bientôt être conduite aux ateliers et complètement réparée.

Le n° 12, également construite aux ateliers de Baldwin en 1874, subit actuellement de grosses réparations.

Le n° 13, construite aux ateliers de Baldwin en 1874, a été complètement réparée l'hiver dernier et est actuellement en excellent état de service.

Le n° 14, construite aux ateliers de Baldwin en 1874, a aussi subi de grandes réparations et est en bon ordre.

Les nos 15, 16, 17 et 18, construites aux ateliers de Kingston en 1876, ont aussi été complètement réparées. Depuis ces réparations, le n° 17 a fait un service très dur, et il faudra bientôt la remettre entre les mains des ouvriers. Les autres sont en excellent état. Tous les tenders de ces locomotives de modèle américain n'avaient qu'un seul truck et une paire de petites roues. Il ont tous été pourvus de nouveaux cadres de tender, qui ont été allongés de manière à nous permettre d'y mettre deux trucks. Ceci ajoute beaucoup à leur sûreté, car avant cela ils étaient constamment hors de la voie.

Les nos 19 et 20, construites aux ateliers de Kingston en 1880, sont du modèle Mason-Fairlie, avec mécanisme de renversement extérieur. Il a fallu porter une grande attention à ces locomotives pour les tenir en bon état.

Les manomètres des chaudières et de la vapeur de toutes les locomotives sont régulièrement éprouvés, et il en est tenu note.

VOITURES.

Il y a 282 voitures sur le chemin, comme suit :—

Voitures à voyageurs de première classe	14
Voitures à voyageurs de seconde classe	3
Voitures à voyageurs de seconde classe et à bagages	8
Wagons à bagages	1
Wagons-poste	2
Wagon du payeur	1
Fourgons des conducteurs	3
Wagons fermés	142
Wagons à bestiaux	4
Wagons à moutons	4
Plateformes	100

Sur les 150 wagons fermés, à bestiaux et à moutons, 104 sont de 8 tonneaux et ont été mis sur la ligne dès l'origine. La plus grande partie d'entre eux n'ont que de petits trucks légers et des roues de 24 pouces. Les 46 autres sont des wagons de 10 tonneaux et sont en bon état ; ils ont des roues de 33 pouces et de grands trucks.

Sur les 100 plateformes, 37 sont de 8 tonneaux, et ont été mises sur le chemin dès l'origine. Les 63 autres sont de 10 tonneaux et sont en bon ordre. Il faudra bientôt reconstruire tous les wagons-plateformes de 8 tonneaux.

Il y a cinq chasse-neige, dont deux sont en bon état ; les trois autres devront, à cause du rude service qu'ils ont fait depuis deux ans, être complètement réparés ou reconstruits cet automne.

Il y a aussi un wagon auxiliaire et 6 *flangers :* deux de ces derniers ont été reconstruits dans le cours de l'année dernière et sont en bon état.

Les voitures à voyageurs sont en assez bon état, et sauf quelques exceptions elles sont toutes munies de passerelles et de freins à air du système Miller. Un nombre suffisant de ces voitures pour équiper les trains express ont subi de grandes réparations et ont été peinturées durant l'hiver.

La voiture n° 12 a été reconstruite et fort améliorée.

Six wagons fermés, 2 *flangers* et 5 wagons-plateformes, chacun d'une capacité de 10 tonneaux, ont été construits durant l'année pour en remplacer un égal nombre de 8 tonneaux.

Les machines et outils dans les ateliers ont été bien entretenus, et on y a ajouté les suivants : 2 roues d'émeri, 1 machine à cordonner, 1 tour, 1 scie à découper, et 1 machine à faire les têtes de boulons.

Dans la boutique des forgerons, quatre foyers de forge ont été reconstruits.

Toutes les fosses, ainsi que les planchers de la remise à locomotives à Charlottetown, ont été renouvelées, et je recommanderais que l'on se procurât sans retard de nouvelles plaques tournantes en fer pour les rotondes de Charlottetown, Summerside et Tignish.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Mécanicien-surintendant et garde-magasin.

A M. L. B. Archibald,
Surintendant du chemin de fer de l'Ile du P.-E.,
Charlottetown.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MÉCANICIENS.

A.—RELEVÉ mensuel du coût de la force motrice, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses.							Moyenne par mille parcouru.						
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris réparations aux pompes et réservoirs.	Diverses, y compris les dépenses du bureau et des remises à locomotives.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Diverses.	Total.
		$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
1881—Juillet	31,704	1,085 58	1,186 27	127 88	764 55	0 23	166 93	3,331 44	3·42	3·74	0·41	2·41	0·01	0·52	10·51
Août	34,215	1,142 42	1,331 82	151 78	1,052 65	31 33	194 86	3,904 86	3·34	3·89	0·44	3·08	0·09	0·57	11·41
Septembre	29,593	1,015 94	1,492 12	108 08	1,313 45	42 83	183 04	4,155 46	3·43	5·04	0·36	4·44	0·15	0·62	14·04
Octobre	31,649	1,037 55	1,637 60	136 25	1,061 30	340 52	211 83	4,425 05	3·28	5·17	0·42	3·35	1·08	0·68	13·98
Novembre	34,589	1,169 52	2,018 28	161 53	11,075 53	460 92	388 96	15,274 74	3·38	5·83	0·47	32·02	1·33	1·13	44·16
Décembre	21.810	851 62	1,362 72	131 76	2,530 54	2,888 13	303 04	8,067 81	3·91	6·24	0·60	11·60	13·25	1·39	36·99
1882—Janvier	19,465	844 18	1,245 62	143 20	2,724 50	19 00	544 62	5,521 12	4·33	6·40	0·73	14·00	0·10	2·80	28·36
Février	19,935	1,329 78	1,599 48	158 08	2,890 89	108 50	378 26	6,464 99	6·67	8·03	0·79	14·50	0·55	1·89	32·43
Mars	22,265	1,482 07	1.975 80	175 42	3,414 67	4 56	261 47	7,313 99	6·66	8·87	0·79	15·34	0·02	1·17	32·85
Avril	20,797	1,156 47	1,437 94	128 44	157 22	26 35	241 50	3,147 92	5·56	6·92	0·61	0·75	0·13	1·16	15·13
Mai	22,393	1,160 61	1,217 44	127 77	568 60	10 76	199 34	2,147 32	5·18	5·43	0·57	2·53	0·04	0·89	9·58
Juin	28,779	1,248 17	1,413 68	166 37	145 31	26 06	242 04	3,241 63	4·33	4·92	0·58	0·50	0·09	0·84	11·26
Totaux	317,194	13,523 91	17,918 77	1,716 56	26,562 01	3,959 19	3,315 89	66,996 33	4·26	5·65	0·54	8·38	1·25	1·04	21·12

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT DES

B.—RELEVÉ du servicc et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		De voyageurs.	De fret et mixtes.	De ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Lège.	Pour les garages.	Total.
1881—Juillet	3,700	12,535	13,399	923	....	26,857	63	5,802	32,722
Août	3,893	13,500	14,448	312	....	28,260	147	6,150	34,557
Septembre	3,660	10,546	13,198	1,892	....	25,636	408	5,980	32,024
Octobre	3,845	11,143	14,088	930	32	26,193	167	6,416	32,776
Novembre	4,051	11,175	16,318	....	....	27,493	334	6,762	34,589
Décembre	2,757	1,400	15,583	68	....	17,051	113	4,734	21,898
1882—Janvier	2,397	1,574	13,442	....	898	15,914	44	3,507	19,465
Février	3,581	....	8,936	....	6,473	15,409	714	3,812	19,935
Mars	4,136	....	11,438	....	5,505	16,943	769	4,553	22,265
Avril	2,959	400	12,885	....	3,406	16,691	275	3,831	20,797
Mai	2,980	2,619	14,848	....	253	17,720	22	4,651	22,393
Juin	3,376	9,818	13,232	....	93	23,143	184	5,452	28,779
Totaux	41,335	74,710	161,815	4,125	16,660	257,310	3,240	61,650	322,200

DU PRINCE-EDOUARD.

MÉCANICIENS.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Parcours total.		* Moyenne des wagons par train-mille.	Moyenne du parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles de parcours par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotive.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chif-fons.	Boisseaux de charbon.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chif-fons.
118,258	....	4·40	8·84	3·61	12,880	948	805	272	39·36	2·89	2·46	0·83
130,004	....	4·60	8·87	3·76	14,353	1,156	924	319	41·53	3·34	2·67	0·92
126,208	....	4·92	8·75	3·94	14,196	880	872	266½	44·33	2·74	2·72	0·83
129,502	419	4·95	8·26	3·95	15,311	1,032	955	283	46·71	3·14	2·91	0·86
126,436	179	4·60	8·53	3·66	17,519	1,108	997	303	50·65	3·20	2·91	0·87
94,115	4,192	5·52	7·94	4·30	11,864	838	660	303	54·18	3·82	1·90	1·38
59,820	10,084	3·98	8·12	3·07	10,379	828	702	266	53·32	4·25	3·60	1·35
31,274	10,609	3·50	5·57	1·56	13,420	1,056	811	207	67·32	5·30	4·07	1·04
48,306	5,075	3·34	5·38	2 17	15,651	1,012	819	245	70·29	4·54	3·67	1·10
69,155	269	5·20	7·03	3·32	12,183	868	630	276	58·58	4·17	3·02	1·32
103,356	....	5·91	7·51	4·61	11,046	1,151	146	330½	49·32	5·14	0·65	1·02
107,153	....	4·65	8·52	3·72	12,266	1,048	732	380½	42·62	3·64	2·54	1·32
1,143,587	30,827	4·75	7·80	3·54	161,068	11,925	9,053	3,451½	49·99	3·70	2·80	1·07

* A déduire de ces moyennes, le parcours des trains éclaireurs.

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MÉCANICIENS.

C.—RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Mois.	Voitures de première classe.	Voitures de seconde classe.	Wagons-poste, à bagage et des messageries.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons-plate-formes.	Total.
1881—Juillet	29,385	29,602	2,000	33,396	23,875	118,258
Août	32,172	31,994	1,789	37,652	26,397	130,004
Septembre	23,740	26,667	1,244	44,933	29,624	126,208
Octobre	27,172	27,503	1,470	48,809	24,548	129,502
Novembre	24,767	28,351	1,535	59,403	12,380	126,436
Décembre	15,619	23,846	1,106	41,317	12,227	94,115
1882—Janvier	14,664	17,162	1,529	20,136	6,329	59,820
Février	8,010	9,640	735	8,975	3,914	31,274
Mars	9,886	12,057	805	13,888	11,670	48,306
Avril	12,518	14,588	2,654	22,333	17,062	69,155
Mai	17,331	21,643	6,114	41,047	17,221	103,356
Juin	25,532	27,414	4,492	38,443	11,272	107,153
Totaux	240,796	270,467	25,473	410,332	196,519	1,143,587
Moins ballastage	....	2,713	....	236	22,649	25,598
Balance	240,796	267,754	25,473	410,096	173,870	1,117,989

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MÉCANICIENS.

D.—ETAT indiquant le nombre de locomotives et wagons disponibles le 1er juillet 1881 et 1882.

Détails.	Locomotives.	Classification.							
		1re classe.	2e classe.	Wag. poste à bag'ge et messager's	Fermés et à bestiaux.	Wagons-plate-formes.	Fourgons.	Wagon du payeur.	Total.
Disponibles, 1er juillet 1881	19	14	12	2	150	100	3	1	282
Condamnés durant l'année	6	....	....	....	6	5	....	....	11
....	13	14	12	2	144	95	3	1	271
Achetés durant l'année	2	....	....	....	....	....	....	....	2
Reconstruits durant l'année	....	....	....	....	6	5	....	....	11
Total du matériel, 1er juillet 1882	15	14	12	2	150	100	3	1	282

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MÉCANICIENS.

E.—ETAT COMPARATIF des dépenses du département des mécaniciens, pour l'exercice terminé le 30 juin 1881 et 1882.

—	1882.	1881.
Milles parcourus par les trains	253,185	255,353
do locomotives	317,194	314,918
do wagons	1,117,989	1,122,419
do chasse-neige	30,827	30,310
	$ cts.	$ cts.
Coût de la force motrice	66,996 33	45,025 92
do des réparations aux wagons	16,872 71	12,587 92
do de la main-d'œuvre, huile et chiffons	850 74	643 28
do des réparations aux voitures à voyageurs	10,984 41	6,762 00
do do wagons-poste, des messageries et à bagage	506 05	800 51
do wagons à fret et fourgons	5,382 25	5,025 41
Coût de la force motrice par 100 milles parcourus par les trains	26 46	17 63
do do locomotives	21 12	14 29
do do wagons	5 99	4 01
Coût de la réparation des wagons par 100 milles parcourus par les trains	6 66	4 93
do do do locomotives	5 31	3 99
do do do wagons	1 50	1 12
Coût de la main-d'œuvre, huile et chiffons par 100 milles parcourus par les trains	0 33	0 25
do do do locomotives	0 26	0 20
do do do wagons	0 08	0 05
Réparations aux voitures à voyageurs par 100 milles parcourus par les trains	4 33	2 64
do wagons-poste, des messageries et à bagage	0 20	0 31
do wagons à fret et fourgons	2 12	1 96

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

Nº 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Dt.			Av.		
1881.		$ cts.	1881.		$ cts.
30 juin	Coût du chemin et de son équipement jusqu'à date	3,446,588 57	30 juin	Reçu du gouvernement fédéral	3,466,588 57
1882.			1882.		
30 juin	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1882, sur le prolongement du chemin de fer à la Souris, indemnité pour dommages aux terrains et bâtiments.	402 03	30 juin	Reçu du gouvernement fédéral........................	402 03
		3,466,990 60			3,466,990 60

W. T. S. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I P.-E., 30 juin 1882.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU REVENU pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1882.	Année précédente.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
45,025 92	Force motrice d'après relevé 1......	66,996 33	57,188 30	Transport des voyageurs....................	63,919 26
25,823 34	Dépenses des wagons do 2	30,844 32	65,326 13	do du fret	64,776 28
98,301 59	Entret. de la voie et des trav. do 3	92,735 10	8,617 00	Malles et divers..............................	8,542 00
22.165 99	Dépenses des stations do 4......	23,560 16			
11,806 04	Frais généraux do 5.....	14,124 06	131,131 43	Recettes totales.....................	137,267 54
			71,991 45	Balance................................	90,992 43
203,122 88	Grand total.............................	228,259 97	203,122 88	Grand total	228,259 97

W. T. S. HUGGAN.
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1882.

Nº 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Force motrice. (Relevé nº 1.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.
1,329 29	Appointem. du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyag.	1,711 36
12,351 15	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs..................	13,523 91
11,909 86	Combustible..................	17,918 77
1,098 19	Huile, suif, chiffons et menus articles..................	1,716 56
12,860 86	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives........	26,562 01
4,364 36	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs..................	3,959 19
1,112 21	Divers..................	1,604 53
45,025 92	Grand total..................	66,996 33

W. T. S. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.E., 30 juin 1882.

Nº 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dépenses des wagons. (Relevé nº 2.)

Exercice précédent.	—	Exercice terminé le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.
6,762 00	Réparations aux voitures à voyageurs..................	10,984 41
800 51	do wagons-poste et à bagage..................	506 05
5,025 41	do wagons à fret et fourgons..................	5,382 25
9,725 87	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins..................	10,221 25
643 28	Huile et chiffons..................	850 74
2,455 75	Menus articles et combustible..................	2,578 48
410 52	Divers..................	321 14
25,823 34	Grand total..................	30,844 32

W. T. S. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1882.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART.—(Relevé n° 3.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.
688 36	Appoint. de l'ingénieur, des commis, dép. de bureau et frais de voyages...	350 43
31,976 31	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores..........	31,940 98
24,396 12	Rails, coussinets et carvelles..	1,249 64
15,411 79	Traverses..	20,771 00
5,029 16	Bois de const. et de serv. p. répar. au pont, garde-bestiaux et clôtures......	7,933 14
501 26	Réparations aux quais....................................	519 19
5,513 14	do bâtiments....................................	11,724 68
3,359 23	do aux chasse-neige, *flangers* et outils....................	3,623 86
11,426 22	Enlèvement de la glace et de la neige....................................	14,622 18
98,301 59	Grand total....................................	92,735 10

W. T. S. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1882.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.
16,146 02	Appointements et gages des chefs de gare, agents, comm... opérateurs du télégraphe, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers....................................	17,445 81
6,019 97	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dép. imprévues.	6,114 35
....	Divers....................................	....
22,165 99	Grand total....................................	23,560 16

W. T. S. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1882.

8—5

Nº 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Frais généraux—(Relevé nº 5.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.
5,141 38	Appointements du surintendant, des expéditeurs de convois et commis, frais de bureau et de voyages	5,119 92
4,872 82	Appointements du comptable, de l'auditeur des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages	5,489 03
558 65	Annonces	289 60
495 78	Dommages aux hommes, animaux et effets	1,888 81
304 13	Télégraphe, ouvriers (non compris les appointements des opérateurs)	444 94
433 28	Divers	891 76
11,806 04	Grand total	14,124 06

W. T. S. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.E., 30 juin 1882.

Nº 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Relevé mensuel des recettes.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles et divers.	Recettes totales.
1881.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Juillet	7,979 22	5,165 90	707 00	13,852 12
Août	7,760 20	5,288 79	711 00	13,759 99
Septembre	5,192 35	5,472 40	713 00	11,377 75
Octobre	7,288 20	7,337 79	706 00	15,331 99
Novembre	6,020 43	11,040 84	707 00	17,768 27
Décembre	5,716 00	7,497 02	704 00	13,917 02
1882.				
Janvier	3,728 35	2,153 95	702 00	6,584 30
Février	1,968 07	940 94	752 00	3,661 01
Mars	2,367 23	2,299 55	704 00	5,370 78
Avril	3,797 65	4,230 09	702 00	8,729 74
Mai	6,628 13	6,881 83	702 00	14,211 96
Juin	5,503 43	6,467 18	732 00	12,702 61
Grand total	63,949 26	64,776 28	8,542 00	137,267 54

W. T. S. HUGGAN,
Comptable et auditear.

Charlottetown, I.P.E., 30 juin 1882.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

1881.	Dt.	$ cts.	$ cts.
30 juin	Balance reportée	....	65,658 08
1882.			
30 juin	Achats durant l'année	64,843 28	
	Frais d'autres ministères	24,184 27	
	Bordereaux	3,416 14	
			92,443 69
			158,101 77
1882.	Av.		
30 juin	Distributions durant l'année	....	98,651 24
	Balance. { Approvisionnements ordinaires. $41,661 48; Lisses et attaches disponibles... 17,789 05 }	....	59,450 53

W. T. S. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1882.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BILAN GÉNÉRAL.

Dr.	$ cts.	Av.	$ cts.
Approvisionnements	59,450 53	Compte fédéral	60,199 97
Caisse	769 54	Assurance contre les accidents	2,436 72
Stations	1,186 11	Grand-livre de billets d'entier parcours	1,791 22
Ministère des postes	2,016 00		
Ministère de la milice	13 35		
Compte indéterminé	992 08		
Total	64,427 91	Total	64,427 91

W. T. S. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1882.

N° 11.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT comparatif des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Détails.	1882.	1881.
Longueur de la ligne	198½	198½
Milles parcourus par les locomotives	317,194	314,918
do trains	253,185	255,353
do wagons	1,117,989	1,122,419
Recettes des locomotives, par mille ... Cents	43·27	41·64
do la voie, do ... $	691·62	660·61
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes	46·58	43 61
do do du fret do	47·20	49·82
do do d'autres sources do	6·22	6·57
Dépenses des locomotives, par mille :—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	4·26	3·92
Combustible	5·65	3·78
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	·54	·35
Réparations aux locomotives	8·37	4·09
Eau et réparations aux réservoirs	1·25	1·39
Divers	·51	·35
Total	20·58	13·88
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyages et de bureau	·54	·42
Cents	21·12	14·30
Force motrice, par train et par mille	21·12	14·30
Dépenses des wagons do	9·72	8·20
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	29·24	31·21
Dépenses des stations do do	7·43	7·04
Frais généraux do do	4·45	3·75
Total ... Cents	71·96	64·50
Force motrice, par train et par mille	26 46	17·63
Dépenses des wagons do	12 18	10·11
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	36 63	38·50
Dépenses des stations	9 31	8·68
Frais généraux	5 58	4·62
Total ... Cents	90 16	79·54
Frais d'exploitation, par mille de la voie	1,144 89	1,023 29

W. T. S. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1882.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT classifié des revenus du fret, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Description du fret.	Quantités.		Tonneaux.		Montants.	
	1881.	1882.	1881.	1882.	1881.	1882.
					$ cts.	$ cts.
Avoine ... Boiss.	412,526	473,859	7,029	8,056	8,789 02	10,091 54
Blé et autres grains ... do	5,353	4,177	151	123	245 73	205 97
Pommes de terre et légumes ... do	105,223	156,664	3,159	4,709	2,037 51	4,382 72
Fleur de farine ... Brls.	15,939	24,819	1,543	2,434	2,743 01	3,954 46
Maquereau ... do	20,387	9,943	3,059	1,614	3,576 23	1,770 33
Hareng ... do	2,078	1,437	312	215	442 49	323 21
Morue et autre poisson ... do	...	...	608	165	1,373 19	306 89
Conserves de poisson ... Caisses	...	21,480	...	788	...	1,596 86
Huîtres ... Brls.	1,929	1,375	198	138	280 46	178 06
Barils de poisson ... Nombre	24,817	8,557	468	499	1,170 45	459 19
Bois dégrossi et en grume ... Pds. C.	75,397	115,159	2,187	2,919	1,767 43	1,905 90
Bois de service, scié ... Pds. L.	2,901,314	3,319,675	3,645	4,270	2,980 63	3,111 95
Bardeaux ...	4,544	6,631	796	994	873 15	1,020 86
Bois de corde et écorce de pruche ... Cordes	1,945	2,166	3,489	3,997	1,981 03	2,252 15
Bois à bardeaux, etc ... Wag.	98	55	925	534	892 30	481 95
Houille ... do	123	133	1,053	1,205	717 62	689 09
Chaux ... Brls.	1,871	1,734	204	190	220 58	246 24
Pierre à chaux ... Wag.	107	165	968	1,441	370 92	435 84
Brique et pierre à bâtir ... do	83	31	755	274	465 37	157 65
Vase de coquillière ... do	63	124	574	1,172	170 00	393 62
Sel ...	...	...	1,571	804	2,005 21	837 60
Bestiaux de toutes sortes ... Nombre	6,320	4,716	863	789	1,949 03	1,718 33
Foin pressé ...	...	...	433	537	418 41	548 02
Bœuf frais ...	...	...	83	70	295 48	167 69
Lard, en carcasses ...	...	...	248	288	710 61	820 45
Lard, en barils ... Brls.	3,083	1,070	462	159	798 78	237 33
Beurre ...	...	...	37	39	143 49	127 16
Œufs ... Colis.	16,369	19,609	607	711	1,583 50	1,772 58
Marchandises ...	...	...	9,909	9,182	25,486 10	23,669 54
Quaiage, remisage, etc ...	...	...	...	...	838 40	913 10
			45,336	48,315	65,326 13	64,776 28

RELEVÉ DU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

	1881.	1882.
Nombre total transporté ...	102,937 00	118,436 00
Recettes ...	$ 57,188 30	$ 63,949 26
do pour chaque voyageur ...	55·56	53·99

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DU CHEMIN DE FER,
MONCTON, N.-B., 10 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pendant l'année expirée le 30 juin 1882 :

N° 1. Compte du revenu.
" 2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
" 3. Bilan général.
" 4. Etat des recettes mensuelles.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de 32 milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes revenant à l'Etat se sont élevées à $21,053.19.

Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été de $10,934.89.

La voie et tous les ouvrages dépendant du chemin ont été entretenus en bon état.

De fortes réparations ont été faites à la maçonnerie et à la superstructure de plusieurs ponts, et un certain nombre de ponceaux et de fosses à bestiaux ont été renouvelés.

Il a été fait une longueur considérable de clôture, et les anciennes ont été réparées.

Il a été établi une grande fabrique de coton à Windsor, et une voie de service de 1,000 pieds de longueur a été posée jusqu'à la fabrique.

Je suis heureux de dire que le trafic de la ligne a augmenté.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéisssant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DU REVENU pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1882.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
20,502 26	Entretien de la voie et des travaux .... (Relevé n° 1.)	10,934 89	7,065 64	Transport des voyageurs	7,865 31
			13,191 02	Transport du fret	12,228 01
			959 87	Malles	959 87
			21,216 53		
			3,753 69	A déduire, pour trafic entre Halifax et la jonction de Windsor, pour les 7 mois terminés le 30 juin 1880, surplus porté au crédit de l'année précédente	
			17,462 84		
	Balance, 1882	10,118 30	3,039 42	Balance, 1881.	
20,502 26		21,053 19	20,502 26		21,053 19

R. B. BOGGS,
Comptable E. de W.

MONCTON, N.B., 30 juin 1882.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

(Relevé n° 1.)—Entretien de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent terminé le 30 juin 1882.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1882.
$ cts.		$ cts.
1,125 96	Dépenses du bureau du comptable	1,104 63
6,355 15	Réparation de la voie	5,592 99
1,969 37	Rails at attaches	397 00
2,496 80	Traverses	2,834 03
7 15	Cadenas d'aiguilles	12 90
1,442 21	Ponts	678 12
6 14	Signaux	15 42
539 51	Ponceaux et garde-bestiaux	357 71
5,287 51	Bâtiments et plateformes	242 55
338 07	Clôtures	439 05
134 96	Wagons à bras et wagonnets	8 05
161 53	Outillage et réparations	235 49
508 90	Enlever la neige et la glace	949 50
129 00	Divers	232 11
20,502 26		13,099 55
	A déduire—Vieux rails vendus pour le compte des vieux matériaux de l'Intercolonial	2,164 66
		10,934 89

R. B. BOGGS,
Comptable E. de W.

Moncton, N.-B., 30 juin 1882.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt. Bilan général. Av.

1882.		$ cts.	1882.		$ cts.
30 juin.	Chemin de fer de Windsor et Annapolis	2,509 11	30 juin.	Chemin de fer Intercolonial	1,912 75
	Fournitures	4,748 26		Compte fédéral	5,344 62
		7,257 37			7,257 37

R. B. BOGGS,
Comptable E. de W.

Moncton, N.-B., 30 juin 1882.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT MENSUEL, ⅓ des recettes.

Mois.	Voyageurs.	Malles.	Fret.	Total.
1881.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Juillet	740 26	80 75	890 40	1,711 41
Août	838 17	80 76	766 68	1,685 61
Septembre	1,521 12	80 76	1,230 79	2,832 67
Octobre	673 43	80 75	1,336 40	2,090 58
Novembre	513 18	80 76	1,567 58	2,161 52
Décembre	615 69	80 76	1,082 50	1,778 95
1882.				
Janvier	390 00	78 71	758 71	1,227 42
Février	298 18	78 71	518 23	895 12
Mars	415 20	78 71	1,023 80	1,517 71
Avril	515 69	79 74	990 42	1,585 85
Mai	559 12	79 73	917 58	1,556 43
Juin	785 27	79 73	1,144 92	2,009 92
Totaux	7,865 31	959 87	12,228 01	21,053 19

R. B. BOGGS,
Camptable, E. de W.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1882.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
MONCTON, N.-B., 1er août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882 :

La longueur de l'embranchement est la même que l'année dernière, 32 milles.

Il a été renouvelé 8,100 traverses durant l'exercice.

Il a été construit une voie de service d'un mille de longueur pour relier le chemin à la nouvelle fabrique de coton de Windsor.

De grosses réparations ont été faites au pont de Sainte-Croix. Le tablier du port a été complètement renouvelé, et la maçonnerie, les piles et les culées ont été réparés et rejointoyées.

La maçonnerie du pont de Carroll a aussi été réparée et rejointoyée.

Les ponceaux en pierre près de Windsor et deux fosses garde-bestiaux en pierre aux Plaines de Trois Milles ont été complètement reconstruits.

L'on est actuellement en voie de faire de grosses réparations à un pont en bois sur le ruisseau de Jordan.

Il a été fait beaucoup de clôture durant l'exercice, et il en faudra faire encore beaucoup dans le cours de l'année.

Les réparations nécessaires ont été faites à tous les bâtiments et plateformes des stations.

Les balances de Mount-Uniacke, Ellershouse et Newport ont été examinées et réparées.

La voie est en bon ordre. Il n'y a pas eu un seul déraillement durant l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur.

A M. C. SCHREIBER,
Ingénieur en chef et surintendant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

ANNEXE No 5.

(Original).

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 30 octobre 1882.

A M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel au sujet des travaux sous ma direction pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1882.

Ces travaux sont : le canal Lachine et le canal Beauharnois, sur le fleuve Saint-Laurent, et le canal Chambly et l'écluse et le barrage de Saint-Ours, sur la rivière Richelieu.

Ils ont été entretenus en bon état et aucun accident n'a interrompu la navigation dans le cours de cette année fiscale.

Vous trouverez ci-joints des tableaux montrant les sommes perçues sur chaque canal, pour amendes, dommages, etc., ainsi que des comptes-rendus mensuels des hauteurs maxima et minima de l'eau sur les seuils des deux écluses d'entrée de chaque canal, et sur les seuils d'amont et d'aval de l'écluse de Saint-Ours.

CANAL LACHINE.

La circulation de ce canal n'a été interrompue à aucune époque de la saison de navigation.

Le canal a été fermé par les glaces le 1er décembre 1881, et rouvert au trafic le 25 avril 1882. Il a été mis à sec pour réparations depuis le 17 jusqu'au 24 avril.

Les travaux exécutés par le surintendant durant l'année fiscale peuvent se diviser en deux classes, savoir :

"RÉPARATIONS GÉNÉRALES" ET "CONSTRUCTION."

Les réparations ont compris l'entretien en bon ordre du canal et de toutes les constructions qui en dépendent.

Les travaux accomplis et imputables à la "construction" ont rapport à l'agrandissement du canal : comme la pose de mécanismes pour la manœuvre des nouvelles vannes des portes d'écluses ; l'érection de culées de pont, la construction de ponts fixes sur l'ancien canal d'alimentation à Lachine, en amont et en aval des vannes, l'amélioration des fossés de décharge, l'aplanissement des remblais pour déposer le bois de service et le bois de corde, le nivellement et le revêtement en gravier des terre-pleins compris entre les anciennes et les nouvelles écluses, la pose de nouveaux cadres à galets dans les puits des chaînes et des poteaux d'amarrage aux nouvelles écluses nos 2, 3, et 4.

Ancienne écluse n° 1.—Entrée d'aval.

On a enlevé le gréement du haut des portes et on les a chargées pour les empêcher d'être déplacées par l'eau et la glace pendant la crue du printemps. Cette écluse a été ré-équipée de bonne heure au printemps ; on a placé un nouveau poteau de garde à l'extrémité supérieure, côté nord, réparé les garde-fous des portes et placé dans les

puits des chaînes trois nouveaux cadres à poulies au lieu des anciens rouleaux devenus hors de service.

Ancienne écluse nº 2.

La maçonnerie de cette écluse près des portes d'amont et aussi près de la porte d'aval, côté nord, ayant été ébranlée par l'accident du 29 juin, 1880, il s'y produisait une filtration considérable. Le printemps dernier on enleva ces portes et la maçonnerie des enclaves et des chardonnets fut jointoyée avec soin. Un nouveau poteau de garde fut placé à l'extrémité d'amont, côté nord, ainsi que deux cadres à poulies; le gréement des portes mis en ordre et deux nouvelles pièces d'ancrage posées aux portes d'amont.

Ancienne écluse n° 3 (St. Gabriel).

On a posé de nouvelles chaînes de manœuvre aux portes d'aval, ainsi qu'un nouveau cadre à galets, réparé complètement le gréement des portes, et enfin posé de nouvelles pièces d'ancrage pour la suspension des portes d'aval.

Ancienne écluse n° 4 (Côte St. Paul).

On a renouvelé les moises verticales sur la face de toutes ces portes, placé de nouvelles chaînes de manœuvre et de nouvelles pièces d'ancrage aux portes d'aval, et réparé les garde-fous et autres agrès des portes.

Ancienne écluse nº 5 (Lachine.)

Les portes d'aval de cette écluse ont été enlevées et remplacées par une paire en réserve.

Les anciennes furent tirées sur la levée et réparées à fond.

L'eau étant excessivement basse l'automne dernier, on en a profité pour jointoyer en entier la maçonnerie au-dessus de l'écluse et du vannage d'alimentation. Les pièces d'ancrage des portes d'aval ont aussi été renouvelées.

Nouvelles écluses nos 1 et 2.

Ces écluses ont été équipées au printemps et munies d'appareils pour manœuvrer les vannes. Des cadres à galets ont été placés dans les puits des chaînes et des poteaux d'amarrage en chêne plantés à l'écluse n° 2.

Ces deux écluses sont maintenant prêtes à servir.

Nouvelles écluses nos 3, 4 et 5.

Toutes les portes de ces écluses ont été mises en place par les entrepreneurs, et pourront fonctionner aussitôt que les mécanismes des vannes seront livrés par les "Caledonia Iron Works," qui sont à les construire. On a placé des cadres à galets dans les puits des chaînes et des poteaux d'amarrage sur la terre-pleins.

Avant de pouvoir poser les portes, le département a encouru une dépense considérable pour faire nettoyer les chambres par des plongeurs.

PONTS.

Le trafic sur ces ponts est considérable et il faut renouveler le plancher au moins une fois par année; c'est ce qu'on a fait pour le pont Saint-Gabriel.

Un nouveau pont de 50′ sur 12′, pour le chemin de halage, a été construit sur le canal d'aval de l'ancien vannage d'alimentation à Lachine, et un pont pour le chemin public en amont du même vannage.

Ce dernier doit établir une communication entre le pont tournant sur l'ancienne écluse, et celui qui sera construit sur la nouvelle.

Ce pont tournant projeté est devenu indispensable, les deux ponts temporaires actuels, ne paraissant pas assez sûrs pour de lourdes charges.

DÉVERSOIRS.

La maçonnerie de tous les déversoirs a été jointoyée aux endroits nécessaires, et les vannes et leur mécanisme ont été mis en bon ordre au printemps.

QUAIS.

Les quais et les bassins ont subi des réparations considérables et sont maintenant en état convenable, mais l'étendue des quais est trop limitée pour la quantité d'affaires qui s'y fait, et les commerçants qui s'en servent en ont été grandement incommodés.

HANGARS À FARINE.

Le plancher de ces hangars a été renouvelé en plusieurs endroits et on leur a fait en outre quelques réparations de moindre importance. La couverture en tôle du toit du hangar nº 1, au bassin nº 2, est en très mauvais état. On va commencer immédiatement à la réparer.

CAISSONS.

Le grand quai d'amarrage, à l'extrémité inférieure de l'écluse nº 4, a été reconstruit à partir du niveau de l'eau basse. L'extrémité inférieure du quai d'amarrage du côté sud, en aval de l'écluse nº 5, a été renouvelé sur une longueur de 30 pieds, et 5 des caissons dans le bassin pour bois de service ont été renouvelés au-dessus du niveau de l'eau basse. Les coins de tous ces caissons ont été lambrissés de madriers d'épinette rouge et reliés par des bandes de fer.

Huit des pièces d'estacade les plus longues, dans le bassin pour bois de service, s'étant trouvées tellement imbibées d'eau qu'elles ne flottaient plus, on les tira à l'automne sur la berge du canal, et après les avoir laissées sècher quelque temps on leur posa de nouveaux côtés, et l'on cloua dessous du cèdre sec débité à la scie.

Par ce procédé le but fut atteint, car lorsque ces pièces furent remises à l'eau au printemps elles flottèrent tout aussi bien que des neuves.

Sur plusieurs autres pièces d'estacade on a posé de nouvelles pièces d'attache et des boulons.

La quantité de bois qui est arrivée à Lachine pendant cette saison, dépasse tellement celle des années précédentes qu'elle a excédé considérablement la capacité du bassin pour bois de service ; et les radeaux pour lesquels l'espace manquait furent mouillés le long du rivage, devant la ville de Lachine. Ainsi placés, non seulement ils empêchaient l'accès des quais, mais ils étaient exposés à être dispersés en temps d'orage, ce qui aurait compromis la navigation du canal en encombrant son entrée supérieure de bois flottant. Il y avait donc une nécessité urgente de trouver un endroit sûr pour ces radeaux.

On a surmonté la difficulté, et évité le danger pour la navigation en reliant les caissons détachés de la nouvelle entrée (section 11), les uns aux autres, et à l'ancienne jetée au moyen d'estacades temporaires. Ceci forme un bassin abrité pouvant contenir au-delà d'un demi-million de pieds de bois, dans lequel on a enfermé le bois mentionné plus haut.

Les droits perçus sur ce bois pendant un an couvriront largement les dépenses encourues.

CHAUSSÉES, CHEMINS, ETC.

Les chemins de halage, les murs de revêtement et les fossés de décharge ont tous été maintenus en bon état, et les chemins, rampes, descentes, etc., conduisant aux différents ponts et quais du canal, ont été de temps en temps réparés et entretenus dans un état convenable.

La Rivière Saint-Pierre a aussi été débarrassée des herbes et des autres obstructions, les chardons coupés en saison opportune sur les levées du canal et les terrains du gouvernement avoisinants.

La dépense pour ces deux items revient chaque année et est assez considérable.

Les poteaux d'amarrage usés et pourris ont été remplacés sur tout le parcours du canal.

CHALANDR.

Les deux chalands d'équipe ont été mis à sec l'automne dernier. L'un d'eux a été complètement radoubé et en vaut maintenant un neuf, mais l'autre n'est pas susceptible de réparation, et sera démoli.

Le bois pour en construire un neuf est déjà scié et sera préparé à temps perdu.

CONSTRUCTIONS, CLÔTURES, ETC.

Les garde-fous placés autour des différents deversoirs et le long de l'ancien canal devant la ville de Lachine, ont été complètement réparés et repeints.

Les maisons fournies à quelques employés ont subi les réparations courantes. Quelques-unes de ces maisons sont en mauvaise condition, mais comme l'emplacement qu'elles occupent servira bientôt pour de nouveaux bassins, on n'a pas cru devoir y faire une dépense importante. Le bâtiment qui contient le dépôt, la boutique des charpentiers et l'habitation du gardien et messager a été réparé convenablement et est en bon état.

Comme il était difficile et dispendieux de faire exécuter au besoin l'ouvrage de forge pour les canaux, à cause des commandes nombreuses et pressantes dans les divers ateliers, on a élevé à peu de frais, derrière la boutique des charpentiers, une construction en bois où l'on a installé une forge, un tour, une machine à forer, des étaux, etc.

On y exécute maintenant, à la journée, presque toutes les ferrures employées, à meilleur compte et plus commodément qu'autrefois.

ANCIENNES JETÉES A LACHINE.

Des réparations considérables ont été faites à cette construction. La maçonnerie est vieille et facilement dégradée par le choc des vaisseaux et des radeaux. Il a fallu la surveiller de près.

PORTES DES NOUVELLES ÉCLUSES.

Ce contrat comprend la construction de 13 paires de portes. Dix paires sont destinées aux nouvelles écluses, et trois paires sont en réserve. Le gouvernement a fourni le bois, et les entrepreneurs, MM. O'Brien, Gordon et Bergin, l'ont plané, taillé et assemblé, ils ont fourni en outre la fonte, le fer et le cuivre nécessaires.

Les portes des deux écluses inférieures ont 31'7" de hauteur, dans les trois autres écluses elles ont respectivement 23'4", 23'2 et 21'1".

Elles sont construites d'après le système de portes massives en bois, chaque porte des écluses n° 1 et n° 2 ayant deux entretoises en fer forgé, et les autres écluses, une seulement.

Dans le cours du mois de juillet 1881, les portes des écluses n° 1 et n° 2 furent lancées et mises en place. Le 1er août, celles de l'écluse n° 1 furent fermées et manœuvrées pour permettre au vapeur *Campana* de monter dans le bassin n° 1, et le lendemain, celles de l'écluse n° 2 furent aussi fermées et manœuvrées, et ce vaisseau monta jusqu'à la forme de radoub de Tate, en traversant le bassin n° 2.

C'est le premier vaisseau qui soit passé dans les nouvelles écluses.

Le 23 et le 24 novembre, les portes de l'écluse n° 3 furent lancées, mais l'hiver prenant subitement, on les laissa dans le bassin Wellington jusqu'au mois de mai. On les remorqua alors jusqu'à l'écluse Saint-Gabriel, où elles furent mises en place et fermées peu de temps après.

Dans le cours des mois de mai et de juin les portes des écluses 4 et 6 furent lancées, remorquées à leurs écluses respectives et posées.

A la fin de l'année fiscale les trois paires de portes de réserve étaient presque terminées, et l'on était à ajuster les suspensions et le gréement de celles qui étaient déjà posées.

A cette date (26 octobre) les travaux de ce contrat peuvent être considérés comme terminés.

TRAVAUX NEUFS D'AGRANDISSEMENT—DIVISION DE MONTRÉAL.

Cette division, qui s'étend en amont depuis le port de Montréal jusqu'à la côte Saint-Paul, comprend les sections nos 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, et a $4\frac{86}{100}$ milles de longueur.

Les travaux de ces sections étaient tous terminés à la date de mon dernier rapport et les comptes réglés avec les entrepreneurs, excepté pour les sections nos 6 et 7.

Pendant l'année fiscale, on a conclu un règlement de compte définitif avec MM. Wm. Davis et Fils, qui avaient le contrat pour ces deux sections.

Tous travaux relatifs à ces contrats étant ainsi terminés, l'assistant-ingénieur résidant et le personnel encore à son service furent congédiés au 1er de mai dernier.

DIVISION DE LACHINE.

Cette division est sous la direction de H. H. Killaly, écr., assistant-ingénieur résidant. Elle s'étend depuis la côte Saint-Paul jusqu'à Lachine, sur une longueur de 4 milles, et comprend les sections nos 8, 9, 10 et 11.

Sections Nos 8, 9 et 10.

Ainsi qu'il est mentionné dans mon rapport de l'an dernier, les travaux de ces trois sections étaient terminés et l'estimé final préparé, mais aucun règlement de compte n'a encore été fait avec les entrepreneurs.

Section No 11.

Cet ouvrage consiste dans la construction d'un chenal et d'un port d'entrée nouveaux à Lachine, du côté sud-est de l'entrée actuelle.

Ce port est séparé du fleuve par une jetée de 6,200 pieds de longueur.

A partir du rivage, sur à peu près la moitié de sa longueur, cette jetée se compose d'un double rang de caissons, l'espace intermédiaire est garni de palplanches et rempli de corroi. L'ancienne jetée d'entrée est doublée d'un rang parallèle de caissons avec palplanches et corroi.

La construction de deux barrages transversant entre les jetées, forme deux bassins étanches.

Pour remédier aux voies d'eau qui s'étaient déclarées dans la double ligne de caissons et qui avaient interrompu les travaux le 15 novembre 1880, on a reconnu la nécessité de placer temporairement des caissons d'appui aux points faibles de la jetée, et d'enfoncer des pilots de 8'' au milieu de l'espace en corroi.

Ces réparations, commencées le 28 juillet 1881, ont été terminées le 25 du mois suivant.

Le déblaiement du fond fut commencé le 31 août, et poussé sans interruption jusqu'au 22 octobre, date à laquelle tout le travail du prisme dans le bassin d'aval se trouva terminé. Les caissons temporaires furent alors enlevés ainsi que les pompes, et on laissa le bassin se remplir.

Avant la fin de la saison 1881 on a complété les murs de la jetée en amont de la station 416, ainsi que celui des caissons placés le long de l'ancienne jetée, et l'espace compris entre ces derniers et l'ancienne jetée a été en partie comblé et nivelé.

On a entassé des pierres au pied des caissons du bassin supérieur pour les appuyer. Un petit batardeau a été construit pour l'installation des pompes, le puisard, les fondations, etc.

Une partie des caissons doubles a aussi été mise à découvert, et des pièces transversales placées pour relier les deux rangs l'un à l'autre.

Pendant les mois d'hiver, et jusqu'au 28 avril de l'année courante, rien n'a été fait sur cette section.

Vu la détermination d'adopter les moyens déjà employés avec succès dans le bassin inférieur, pour fortifier et étancher la partie supérieure de la section qui restait, les entrepreneurs reçurent instruction d'enfoncer des pilotis de 8'' d'un bout à l'autre d'une partie considérable de la chambre à corroi de la nouvelle jetée.

La saison actuelle, jusqu'au 30 juin, a été employée à ce travail, ainsi qu'à donner une pleine hauteur au corroi des divers barrages, à placer de la pierre au pied des caissons, à compléter le barrage transversal à la station 416, à transporter les grues, à réparer et modifier les pompes et faire en général les préparatifs nécessaires pour commencer le déblaiement aussitôt que la section supérieure sera épuisée par les pompes.

PROLONGEMENT DU QUAI DÉBARCADÈRE.—STATION DU GRAND TRONC A LACHINE.

Ce quai sert de débarcadère à plusieurs lignes de vaisseaux, postales ou autres, naviguant sur le haut Saint-Laurent et la rivière Ottawa, et pour le vapeur-traversier qui fait entre Caughnawaga et Lachine, le service du chemin de fer.

Ce quai fut construit à l'endroit qu'il occupe (la pointe Leishman), parce que dans cet endroit la rapidité du courant empêchait la formation de la glace, et il pouvait servir l'hiver comme l'été.

Mais depuis la construction de la longue jetée (section N° 11) qui s'étend jusque vis-à-vis l'ancien quai, à 830 pieds au large, la glace prend entre les deux, et le quai ne peut plus servir à la traverse d'hiver.

Des pétitions furent adressées au gouvernement, demandant le prolongement de ce quai jusqu'à un point un peu en amont, où l'on prétendait que la glace ne prendrait jamais. Des observations répétées pendant plusieurs hivers ayant corroboré cet avancé, le gouvernement décida d'accorder le prolongement demandé.

Des soumissions furent appelées et le contrat accordé à MM. D. et W. Gaherty et Cie, le 16 mars 1882.

Cet ouvrage comprend l'extension en amont du quai actuel du chemin de fer sur une longueur de 320 pieds dans la direction primitive.

Il sera formé de caissons de 30 pieds de côté, placés à 20 pieds l'un de l'autre. Au bout du dernier sera placé un quai de 70 pieds par 40 qui appuiera un brise-glace en talus revêtu de bois de chêne de 6 pouces d'épaisseur.

Pendant le mois de mai, une quantité de bois suffisante pour les caissons et la superstructure, et un certain montant de fer ont été livrés, et les travaux commencés le 27 juin.

CANAL BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 28 de novembre et rouvert le 25 avril 1882.

La navigation n'a pas été interrompue pendant l'exercice, et les travaux ont été maintenus en très bon ordre.

Les principales réparations exécutées sont les suivantes:

ÉCLUSES ET PORTES D'ÉCLUSE.

Quelques légères réparations ont été faites aux écluses nos 6, 7, et 8. Les portes d'amont de l'écluse n° 9 et les portes d'aval de l'écluse n° 12 ont été soulevées et ajustées, et les écharpes de ces dernières renouvelées. Quelques réparations ont aussi été faites aux portes des écluses nos 13 et 14.

On a réparé les poteaux de garde aux écluses nos 6, 7, 8, 9, 10 et 11, et placé deux poteaux neufs aux écluses 6 et 10.

Une paire de portes a été retirée du canal et démolie ; on pourra utiliser une partie des matériaux qui en proviennent.

Deux paires nouvelles ont été commencées dans les ateliers du canal. Deux cabestans et 10 chaînes de manœuvre ont été renouvelées à diverses écluses, et un nouveau cadre à poulies placé à l'écluse n° 9.

DÉVERSOIRS.

La prise d'eau à l'entrée d'amont est situé entre l'écluse de garde et la rue principale de Valleyffeld.

Depuis nombre d'années le canal de cette prise d'eau était recouvert d'un plancher sur solives ; car le site qu'elle occupe force de le couvrir ou de l'enclore de quelque façon. Ce plancher étant devenu tellement détérioré qu'il aurait fallu le renouveler en entier, on a pensé qu'il vaudrait mieux entourer ce coursier d'une clôture durable. On a donc enlevé l'ancien plancher, reconstruit les murs au-dessus de l'eau, et scellé dans leur couronnement un garde-fou tout uni, formé de poteaux en fonte et de tuyaux à gaz.

Cet ouvrage est excellent et le coût a excédé de très peu celui d'un plancher de bois.

PONTS.

L'ancien pont tournant à voie simple situé sur l'écluse n° 14, à Valleyfield, devant être renouvelé, on l'a remplacé par un pont à double voie. On a dû pour cela faire une quantité considérable de maçonnerie neuve, ainsi qu'une nouvelle couronne de roulement.

Le pont tournant de l'écluse n° 8 a été exhaussé et a reçu un pivot neuf, une nouvelle couronne de roulement, une traverse et un nouveau plancher, etc.

Au pont tournant de l'écluse n° 7 on a placé un poteau d'arrêt et renouvelé une partie du plancher.

On a fait les réparations ordinaires aux ponts nos 9, 10 et 12, le pont à l'écluse n° 11 a subi des réparations considérables, et devra être renouvelé prochainement.

Le pont de Saint-Timothée a exigé quelques légères réparations, on a renouvelé une partie de la couronne de roulement. Ce pont ainsi que ceux des écluses nos 7, 8, 9, 10, 12 et 13 ont reçu deux couches de peinture.

De nouveaux ponts fixes ont été construits sur le déversoir de l'écluse n° 9 et sur le coursier immédiatement au-dessus de l'écluse à Valleyfield, du côté sud du canal.

Tous les autres ponts fixes sur les prises d'eau, déversoirs, fossés, etc., ont été tenus en bon ordre et réparés au besoin, les bacs et le chaland d'équipe ont été radoubés et sont en bon état.

BATIMENTS, CLÔTURES, ETC.

Une nouvelle maison a été construite pour le gardien de la traverse n° 1. Elle est en bois avec fondations en pierre, et mesure 24 pieds de carré ; elle est bien finie et bien peinte.

On a reconstruit la maison double, en pierre, des hommes de l'écluse n° 14 à Valleyfield, on a exhaussé les murs, posé un toit français et bâti deux cuisines en allonge. On a aussi construit en arrière une remise à deux côtés, et enclos convenablement le terrain.

La maison du maître-éclusier, à l'écluse n° 11, a été presque refaite à neuf.

Les planchers, les plafonds, les cloisons, les portes et les fenêtres ont été renouvelés et peints avec soin en dehors et en dedans.

La maison du surintendant et les dépendances ont subi les réparations nécessaires.

Cette maison est construite en cailloux et a près de cent ans d'existence. Elle est froide, humide et malsaine, les murs tombant littéralement en ruines.

Il serait moins dispendieux de construire une nouvelle maison pour le surintendant que de persister à réparer la maison actuelle, dont les murs sont dans un tel état que les matériaux ne pourraient être utilisés qu'après une démolition complète.

Tous les autres bâtiments du gouvernement ont été tenus en bon état. Un nouvel atelier a été établi au-dessus du deversoir de l'écluse n° 9.

C'est une bâtisse en bois solidement construite, mesurant 48x80 pieds et pourvue de machines pour scier, planer, etc., mues par le pouvoir hydraulique fourni par le déversoir situé au-dessous.

Comme à l'avenir, tous les travaux seront exécutés à couvert, et à l'aide de ces machines, il en résultera, outre la commodité pour les ouvriers, une économie considérable de temps et de matériaux pour le gouvernement.

LEVÉES, CHEMINS DE HALAGE, CHEMINS, ETC.

Les levées du canal ont été tenues en bonne condition. Le perré des talus a été exhaussé sur une longueur d'un mille et demi environ.

La levée nord du canal, au-dessus de l'écluse n° 7, sur un parcours de 3,100 pieds, a été exhaussé avec de bon gravier sur une longueur de 15' et une épaisseur de 12" au milieu, et de 6" aux côtés.

Les perrés des talus en amont de l'écluse n° 8, et ceux du déversoir à l'écluse n° 9, ont été refaits et tous les autres ont été réparés aux endroits nécessaires.

Quarante nouveaux poteaux d'amarrage ont été placés sur les chaussées, et nombre d'autres relevés et replacés.

Tous les fossés et les décharges, soit 14 milles de longueur, ont été nettoyés. Les décharges des fossés qui traversent Valleyfield ont été creusées de 15 à 18 pouces pour faciliter l'égouttement de cette ville. Une partie de ces excavations s'est trouvée dans le roc, qu'il a fallu miner. On a pratiqué deux petits drains couverts en travers des levées pour égoutter la surface du terrain ; l'un est du côté sud au-dessus de l'écluse n° 11, et l'autre, un peu au-dessus de l'écluse n° 14 et du même côté.

La grande digue à Hungry Bay, la digue de Valleyfield et celle qui conduit à l'île Clarke ont subi les réparations nécessaires.

Les chemins publics, aux endroits où ils passent sur les levées du canal, les digues, ou les barrages, ont été tenus en bon état. Ces chemins ont environ 27 milles de longueur.

Les chardons et autres herbes nuisibles ont été coupés sur tous les terrains du canal, en temps opportun, d'après la loi.

QUAIS.

Deux quais d'amarrage ont été construits du côté sud de l'entrée d'aval du canal.

Ils ont chacun 50 x 21 pieds, et de 15 à 16 pieds de hauteur, et sont bien remplis de pierre.

On a aussi placé un petit caisson du côté nord, à l'extrémité d'aval des caissons submergés de l'ancienne jetée, dont la superstructure a été enlevée par la glace il y a cinq ans. Il servira de guide aux vaisseaux et les empêchera d'aller se heurter contre la partie restée sous l'eau.

CANAL CHAMBLY.

Ce canal a été fermé par la glace le 28 novembre 1881 et rouvert le 2 de mai 1882.

Il n'y a pas eu d'interruption du trafic pendant la saison de navigation.

Les travaux exécutés sont en grande partie imputables au "Revenu" et seront mentionnés sous ce titre.

Les réparations ordinaires exécutées par le surintendant, pendant l'exercice, peuvent se résumer comme suit :—

ECLUSES.

Les levées ont été dressées et couvertes de gravier des deux côtés de toutes les écluses, depuis le n° 2 jusqu'au n° 9 inclusivement.

Ecluse n° 2.

On a posé de nouveaux balanciers et des passerelles.

Ecluse n° 3.

On a réparé les portes d'amont, posé une nouvelle passerelle et réparé le busc d'aval.

Ecluse n° 4.

On a renouvelé les passerelles et posé un balancier.

Ecluse n° 5.

On a mis une nouvelle garde du côté sud et renouvelé le mécanisme de la vanne.

Ecluse n° 6.

On a réparé le busc d'aval.

Ecluse n° 8.

On a réparé les portes d'aval et posé deux poteaux busqués et une entretoise supérieure.

8—6½

Ecluse n° 9.

Deux balanciers ont été posés aux portes.

Ponts.

L'ancien pont n° 4 a été remplacé par un neuf, dont les matériaux ont été préparés pendant l'hiver. On a rebâti les fondations du pivot et reparé la culée du côté sud.

De nouvelles gardes, avec bandes de fer, ont été posées aux ponts nos 3, 5 et 7. On a reconstruit deux ponts sur le chemin public sur le côté ouest du canal, entre l'écluse n° 1 et le pont n° 1.

Les ruisseaux qu'ils traversent se déchargent dans le canal. Douze petits ponts dans l'île Sainte-Thérèse ont aussi été réparés.

Chalands.

On a mis à sec et réparé cinq chalands. On a bâti sur l'un d'eux une cambuse qui sert de logement aux hommes quand ils travaillent dans des endroits isolés.

On a placé un nouveau pont au chaland d'équipe du canal. On a aussi construit une grue flottante et trois bacs.

On a réparé 20 boîtes à bascules, et on en a fait 4 nouvelles pour faire le service du dragueur.

On a réparé 4 douzaines de brouettes, et on en a fabriqué 3 douzaines de neuves.

Quais, chemins, levées etc.

Au quai de Chambly, immédiatement au-dessus de l'écluse n° 7, on a posé 300 x 50 pieds de plancher neuf et 12 solives.

Le chemin macadaisé à Sainte-Thérèse a été réparé, et, à la rivière des Iroquois, les approches du nouveau pont ont été exhaussées sur une longueur de 200 pieds environ. Les clôtures entre Saint-Jean et le pont n° 3, longueur de 7½ milles environ, ont été reparées. Environ 3 milles de fossés nouveaux ont été faits entre le pont n° 3 et l'écluse n° 7. Une nouvelle décharge conduisant à la rivière a été creusée entre les ponts 4 et 5.

Elle passe dans le roc, et a 3 à 4 pieds de profondeur. Les anciens fossés ont été nettoyés d'un bout à l'autre, ainsi que les fossés couverts et fossés d'égouttement.

Les perrés du canal ont été réparés en général, élevés en plusieurs endroits, et sur une longueur d'environ 1,500 pieds, on a perreyé à neuf les talus entre les écluses nos 6 et 7.

Plusieurs milles des levées et du chemin de halage ont été exhaussés et élargis, mais comme ce travail a été fait à l'aide des matériaux enlevés par le dragueur, il est imputable au " Revenu " et est rapporté sous ce titre.

Un éboulement dans la cuvette du canal entre les écluses 4 et 5 a été enlevé. Un grand nombre de poteaux d'amarrage ont été placés ou renouvelés.

Le long de la rive sud du Bassin de Chambly (Rivière Richelieu), douze poteaux d'amarrage ont été posés à l'usage des radeaux qui attendent pour entrer dans le canal.

75 poteaux neufs ont été fabriqués et mis en réserve.

Batiments.

Une nouvelle maison en bois, 24 x 22 pieds, avec cuisine attenante de 12 x 12, et des remises ont été bâties pour le gardien du pont n° 4.

On a aussi ajouté des cuisines en allonge aux maisons du maître éclusier à l'écluse n° 2, du gardien du pont n° 8 et du traversier à l'île Sainte-Thérèse.

Toutes les habitations, le bureau du canal, etc., ont subi les réparations nécessaires, et des portes doubles et des châssis doubles ont été fournies à celles qui n'en étaient pas encore pourvues.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION EXÉCUTÉS SUR LE CANAL CHAMBLY, PENDANT L'EXERCICE 1881-82.

Ces travaux sont sous la direction immédiate de M. L. G. Papineau, comme assistant-ingénieur résidant.

Le cure-môle a travaillé jusqu'au 22 novembre.

Depuis le 1er juillet jusqu'au mois d'août il a été employé à l'extrémité nord du canal, entre les ponts n° 4 et n° 3, puis au-dessus du pont n° 1, donnant une coupe de 20′ de largeur jusqu'à la profondeur de 8′, en suivant le côté ouest du canal.

Depuis le 22 août jusqu'au mois de novembre, il a travaillé à Saint-Jean à nettoyer les abords des quais et de la jetée qui sépare le canal des rapides de la rivière Richelieu, et à creuser entre le pont Jones et l'écluse n° 1. La longueur totale des coupes qu'il a faites en ces endroits se monte à 6,600 pds. environ.

Les déblais ont servi à élever et élargir le chemin de halage entre les ponts n° 4 et n° 3, en bas du déversoir de Sainte-Thérèse, et près du pont n° 1, et enfin pour les divers travaux faits à Saint-Jean.

TRAVAUX A SAINT-JEAN.

Il a été construit un quai de 61′ de long par 16′ de large et 9′ de haut, pour faciliter aux bateaux l'entrée du canal en les empêchant d'être entraînés dans les rapides, et de plus le chemin de halage a été prolongé depuis le pont Jones jusqu'à ce nouveau quai.

Pour cela on a fait un quai neuf 3′ de haut, 15′ de large et 58′ de long pour rejoindre celui qui existait déjà, on a réparé celui-ci en l'élevant d'un côté et le chargeant de pierres, et enfin on a construit sur la jetée en pierre sèche un chemin avec poteaux d'amarrage, à l'aide de la terre fournie par le dragueur.

Du côté ouest du canal, le quai n° 1 a été réparé et le terrain amélioré en comblant un bas-fond qui en occupait une partie considérable, le quai suivant, n° 2, a aussi été exhaussé et nivelé.

Ecluse n° 1.

L'extrémité sud de cette écluse a été protégée et allongée à l'aide de deux quais couverts de madriers.

Mur de revêtement.

Outre ces travaux, on a fait construire un mur de soutènement le long de la rue Richelieu. Ce mur a 735′ de longueur, 4 pieds d'épaisseur et 7 de haut, il empêchera les éboulements dont se plaignaient la corporation et les propriétaires de la ville de Saint-Jean.

Les abords du pont Jones ont été munis d'une plateforme pour faciliter le passage des attelages qui remorquaient les vaisseaux.

Ces divers travaux n'avaient pas été détaillés à l'estimé de 1881, mais il a paru urgent de les exécuter durant cette saison, et de plus ils permettaient d'employer utilement les terres enlevées par le dragueur.

TRAVAUX DE 1882.

Ecluses.

Les écluses nos 2, 3, 4 et 6 ont été réparées et reconstruites en partie dans l'hiver et le printemps de 1872, les travaux de démolition ayant été commencés au mois de décembre 1881.

Les murs de ces écluses étaient tellement rapprochés par la poussée des terres qu'ils rendaient la navigation difficile. Les murs ont été démolis jusqu'à la fondation ; les rangs inférieurs, jusqu'au niveau de l'eau du canal, sont remplacés par des pièces de bois sur lesquelles on a refait les murs. Les murs se trouvent en outre appuyés par des caissons chargés de pierre, placés au bas des murs en aile.

Ecluse n° 2.

Le mur en aile inférieur du côté est a été démoli et reconstruit jusqu'au busc.

Ecluse n° 3.

Le mur en aile inférieur du côté ouest jusqu'à la porte, et le mur en aile supéeur, l'enclave, l'épaulement et une partie de la chambre ont été démolis et reconsruits.

Cette écluse a été pourvue d'une nouvelle paire de portes pour l'extrémité d'aval (nord).

Ecluse n° 4.

Le mur en aile inférieur du côté ouest a été refait jusqu'à la porte.

Ecluse n° 6.

Le mur en aile d'aval du côté ouest a été rebâti jusqu'à la porte.

Il a fallu pour assécher les fondations des diverses écluses pendant les travaux, faire un fossé au fond du canal depuis l'écluse n° 3 jusqu'au bas de l'écluse n° 6, où l'on a coupé le déversoir. Cet ouvrage a augmenté le coût des travaux, qui a dépassé un peu le montant demandé dans l'estimé.

Il est bon de remarquer ici que l'hiver 1882 a été très doux, et que les pluies et les dégels ayant été presque continuels ont rendu nécessaire cet ouvrage imprévu.

Outre ces travaux des diverses écluses, il a été fait deux ponts neufs, l'un au pont n° 4 pour remplacer l'ancien, et un pont roulant à l'écluse n° 2 pour le service des propriétés situées à l'ouest du canal.

Cure môle.

Le dragueur n° 1 ayant été ramené à Chambly au mois de novembre 1881 pour subir des réparations importantes, a recommencé ses travaux en cet endroit en amont de l'écluse n° 7, près du quai du gouvernement, et a fait une longueur de 1,640 pieds.

Les déblais ont été employés à exhausser et élargir la chaussée du canal du côté ouest, qui était irrégulière et étroite dans cette partie.

De là, il est allé creuser au quai du chemin de fer (South Eastern), où il a travaillé jusqu'au 16 juin. A cette date il a été envoyé à Saint-Jean et a commencé à creuser en bas de l'écluse n° 1 en descendant. Au 30 juin il était rendu à 600 pds. environ de l'écluse.

Les travaux exécutés pendant le cours de l'exercice ont considérablement amélioré l'état du canal, dans la partie supérieure, savoir, depuis l'entrée à Chambly, jusqu'au pont n° 3, soit une distance de 3½ milles. Les vaisseaux n'éprouvent plus de difficulté à passer les écluses, et dans la partie du canal qui a été creusée, les rencontres se font aisément.

Le même travail se continue pour la partie supérieure du canal depuis Saint-Jean, laquelle présentait encore beaucoup de difficultés à la navigation.

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

La navigation a été fermée à cette écluse le 25 novembre 1881 et rouverte le 13 avril 1882. Il n'y a eu qu'une interruption au trafic qui a duré une heure et demie, pendant que l'on réparait une vanne, le 15 octobre 1882.

On a découvert l'automne dernier une voie d'eau dans l'enclave des portes d'amont. On l'a interceptée du mieux possible dans le temps en faisant corroyer la fuite et couvrir les joints du plancher par un plongeur.

Pour en faire un ouvrage définitif il sera peut-être nécessaire de mettre l'écluse à sec, l'automne prochain, après la fermeture de la navigation.

Il y a eu quelques autres réparations ordinaires, les rails circulaires des portes d'amont ont été renouvelés, et deux chaînes de manœuvre posées aux portes d'aval.

Trois poulies ont été posées sur les murs d'écluse pour aider le halage des vaisseaux. Trois poteaux d'amarage ont été renouvelés et les poteaux et les échelles des lampes réparés.

Les quais aux deux extrémités de l'écluse ont été réparés, le pont volant au bout du quai d'amont a été enlevé à l'automne et replacé au mois de juin.

On a scié la glace autour des portes et du barrage comme à l'ordinaire avant la crue du printemps.

Quelques madriers du tablier du barrage ont été remplacés, et 15½ toises de gros cailloux jetées en pierre perdue, autour et près des culées. On a tiré à terre et réparé complètement les deux chalands.

L'habitation du surintendant et les dépendances ont subi des réparations importantes.

Deux paires de portes de réserve, pour cette écluse, sont en construction aux ateliers du canal Beauharnois, vu le manque de commodité à Saint-Ours pour exécuter un ouvrage de ce genre. Il n'y a pas eu lieu d'imposer d'amendes ou de faire payer de dommages pendant l'exercice grâces à la bonne conduite et à la vigilance des navigateurs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT,

Ingénieur surintendant.

CANAL LACHINE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1—Busc inférieur.				Ecluse n° 5—Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1881.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.
Juillet	18	2	17	5	11	3	10	9
Août	17	5	16	3	10	9	10	1
Septembre	16	6	15	8	10	3	9	6
Octobre	15	11	15	5	9	9	9	4
Novembre	16	4	15	7	10	1	9	8
Décembre	16	6	16	0	10	8	9	8
1882.								
Janvier	33	9	16	9	12	5	10	2
Février	32	6	28	1	12	0	10	6
Mars	31	3	27	1	12	2	10	8
Avril	31	0	19	4	12	10	11	4
Mai	22	9	20	2	14	2	12	6
Juin	23	6	21	8	14	8	13	8

CANAL BEAUHARNOIS.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et sur celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6—Busc inférieur.				Ecluse n° 14—Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1881.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.
Juillet	10	10	10	4	12	0	11	10
Août	10	4	10	0	12	0	11	5
Septembre	9	10	9	5	11	7	11	0
Octobre	9	4	9	2	11	5	11	0
Novembre	9	6	9	4	11	7	11	1
Décembre	9	9	9	6	11	10	11	0
1882.								
Janvier	14	6	9	11	11	11	11	3
Février	16	6	12	0	11	9	11	0
Mars	14	6	13	6	12	9	11	11
Avril	13	6	11	6	12	11	12	2
Mai	13	7	12	3	12	11	12	0
Juin	14	0	13	3	13	0	12	7

Canal Chambly.

État indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et sur celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9—Busc inférieur.				Ecluse n° 1—Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Mininum.	
1881.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.
Juillet	11	0	9	8	8	7	7	9
Août	9	9	9	0	8	4	7	6
Septembre	9	4	8	8	8	3	7	0
Octobre	9	0	8	4	7	10	6	10
Novembre	10	0	8	7	8	6	7	2
Décembre	12	6	8	7	8	6	7	7
1882.								
Janvier	13	7	9	11	9	0	8	6
Février	13	7	12	6	8	9	8	5
Mars	16	6	13	4	10	6	9	7
Avril	14	9	12	6	10	4	9	4
Mai	12	6	12	0	9	8	9	2
Juin	13	10	12	3	10	6	9	3

Ecluse Saint-Ours.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse de Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882. (D'après les rapports du surintendant.)

Mois.	Busc inférieur.				Busc inférieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1881.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.
Juillet	9	6	8	6	10	2	9	2
Août	8	10	7	10	9	3	8	10
Septembre	8	4	7	0	9	2	8	7
Octobre	7	6	6	5	9	0	8	4
Novembre	7	10	6	10	9	9	8	8
Décembre	10	2	7	5	10	11	8	11
1882.								
Janvier	13	0	8	5	10	8½	9	2
Février	12	8	11	3	11	0	9	7
Mars	16	10	12	2	13	10	11	0
Avril	14	7	11	3½	12	0	11	0½
Mai	14	3	11	9	11	2	10	5
Juin	15	5	12	10	12	2	10	9

CANAL LACHINE.

ETAT du montant perçu pour amendes et dommages, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Total.
1881.			$ cts.	cts.	$ cts.
7 juillet	Barge Nile	Cantin et fils	4 00		
7 do	Barge Arno	do	4 00		
5 sept.	Barge Martin	Kingham		39 22	
28 do	Remorqueur N. A. Smith	V. Paradis	4 00	10 00	
14 nov.	Barge Arthur	McGillis		35 00	
1882.					
25 mai.	Barge N.-W. Star	F. Mallette	2 00		
27 do	Barge R. W. Owens	Owens et Cie	4 00		
27 do	do do	do	4 00		
17 juin.	Vapeur Manitoba.	Kelly	4 00		
		Total	26 00	84 22	110 22

M. CONWAY,
Surintendant.

BUREAU DU CANAL LACHINE,
MONTRÉAL, juillet 1882.

CANAL LACHINE.

ETAT du montant perçu pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et l'hivernage des bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Date.	Items.	Nombre.	Taux.	Montant.
1881-82.			$ cts.	$ cts.
	Bois de chauffage			1,268 62
	Hivernage de bâtiments			217 48
	Total			1,486 10

JOHN O'NEIL,
Percepteur.

BUREAU DU PERCEPTEUR,
MONTRÉAL, juillet 1882.

CANAL LACHINE.

ETAT du montant perçu pour l'usage du bassin et des levées du canal Lachine, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Date.	Items.	Montant.
1881-82.		$ cts.
	Usage du bassin	246 73
	Usage d'emplacements pour bois de chauffage	52 08
	Usage des levées	39 00
	Amendes	9 00
	Total	346 81

CANAUX DE L'OUTAOUAIS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
OTTAWA, 17 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur la "régie et l'entretien," ainsi que sur les "travaux de construction" des différents canaux placés sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. STARK,
Ingénieur surintendant C. O.

A M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du dépt. des C. F. et C.

ENTRETIEN.

CANAL SAINTE-ANNE.

La navigation s'est fermée sur ce canal le 20 novembre 1881 et s'est rouverte le 11 avril 1882. Elle n'a éprouvé aucune interruption depuis.

Les réparations ordinaires ont été faites aux portes d'écluse, brise-glace, quais, etc., et il a fallu rejointoyer une très grande partie de la maçonnerie des écluses. Il fallut aussi placer une estacade flottante à deux rangs le long du caisson inférieur du nouveau chenal à travers les battures qui existent en aval du canal, sur une longueur d'environ 800 pieds, afin d'empêcher les navires de se heurter aux pointes du rocher sur lequel il est établi, dans les eaux basses.

Des indicateurs de jour ont été placés à l'entrée supérieure, et il a été construit une jetée en amont et entre les entrées des deux écluses pour faciliter le passage des navires dans l'ancienne.

Il n'a pas été fait d'autres réparations qui vaillent la peine d'être mentionnées ici.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Ces canaux ont été fermés le 26 novembre 1881, et rouverts, celui de Carillon le 28 avril et celui de Grenville le 1er mai 1882.

La circulation a été interrompue à deux reprises différentes durant l'exercice: la première, le 12 septembre 1881, lorsqu'une barge chargée s'est échouée dans les rapides de la chute à Blondeau et a empêché le passage des navires pendant trois jours ; et la seconde a été causée par l'écroulement d'une partie du mur supérieur du nord de l'écluse n° 3 de l'ancien canal. Cet accident n'a cependant retardé la circulation que pendant quelques heures.

J'ai eu plusieurs fois à me plaindre que les barges étaient trop lourdement chargées durant la saison des basses eaux. On n'en persista pas moins à le faire, au grand détriment du commerce en général, par les retards causés à la navigation des canaux. Quelques propriétaires de ces barges continuaient de les surcharger malgré qu'ils dussent connaître la hauteur de l'eau dans les canaux, et cela au risque d'avoir à les alléger et d'endommager en certains endroits les levées de l'ancien canal.

L'on espère que l'achèvement du nouveau canal fera bientôt disparaître cette difficulté, mais aujourd'hui les expéditeurs craignent d'en prendre tout l'avantage possible, surtout pendant la saison des hautes eaux, à cause de la proximité de la digue à la tête de la jetée conductrice qui marque l'entrée supérieure. Le courant était certainement assez fort en cet endroit, durant cette saison, pour justifier ces craintes s'il était survenu quelque accident, et il a été soumis au département certaines mesures à prendre pour obvier à ce danger, dont il n'est pas nécessaire de parler ici.

L'on devrait faire tout ce qui est possible pour fermer complètement l'ancien canal de Carillon, à moins que l'on décide de faire des frais considérables pour en réparer les écluses. On peut dire qu'elles sont aujourd'hui, sans exception, virtuellement inutiles, et on ne pourrait les remettre en état de service qu'en y dépensant des sommes et au travail qui équivaudraient à peu près à une réfection complète.

Il a fallu faire cette année, des réparations considérables au canal d'alimentation, et aux digues de la rivière du Nord.

CHUTE À BLONDEAU.

Il a fallu continuer de se servir de l'écluse de cet endroit durant les hautes eaux, et il en sera ainsi tant qu'on n'aura pas fait disparaître les battures dans le rapide.

L'enlèvement de ces battures, en ayant pour effet d'égaliser la vitesse du courant entre Greece's Point et la digue, permettra au moins à cette dernière de contribuer autant qu'elle pourra jamais le faire à la facilité de la navigation dans cette partie de la rivière et obvier à la nécessité de se servir davantage de l'écluse.

Il a fallu faire de grandes réparations à cette écluse dans le cours de l'année, et s'il devenait nécessaire de continuer de s'en servir (ce qui sera certainement encore le cas pour l'année prochaine au moins), il faudrait prendre des mesures, dans l'intérêt de la navigation, pour élever de plusieurs pieds la hauteur de l'eau sur ses seuils. Durant la dernière saison des eaux basses, il n'y en avait pas plus de 3 pieds 3 pouces.

CANAL DE GRENVILLE.

Ici l'ancien canal est encore en usage depuis l'entrée inférieure jusqu'à l'écluse n° 8, en attendant que les travaux en cours d'exécution à Greece's Point soient terminés.

Les écluses 5, 6, 7 et 8 sont dans un tel état qu'elles sont une source continue de dépense et d'anxiété, particulièrement les écluses accolées nos 7 et 8, dont les portes, vannes, etc, ont exigé un montant considérable de réparations. Ces deux dernières seront certainement, j'aime à le dire, abandonnées à la fin de la navigation cette année.

Les deux autres, 5 et 6, serviront encore pendant quelque temps la saison prochaine, mais j'espère qu'au mois de juin on les abandonnera aussi ; heureusement qu'elles sont actuellement en assez bon état.

Les écluses nos 9, 10 et 11 n'ont eu besoin d'aucune réparation importante, mais le pont tournant sur l'écluse n° 11 devra être bientôt reconstruit, et je recommanderais que la chose se fît avant la fin de l'exercice courant.

Les levées, le chemin de halage, les chemins des cultivateurs et les clôtures ont exigé et subi les réparations ordinaires. Les murs de soutènement qui avaient été élevés pour supporter les levées du canal ont causé quelque embarras parce qu'ils se sont écroulés en plusieurs endroits et que leurs débris sont tombés dans le canal. Il faudra les refaire sur plusieurs points et les convertir en enrochements ou en mur en talus, au lieu de les laisser perpendiculaires comme à présent, afin d'en augmenter l'utilité et la durée.

CANAL DE LA CULBUTE.

Il n'a rien été fait ici que les réparations ordinaires. On peut dire qu'il n'y a eu aucun trafic sur ce canal depuis mon dernier rapport annuel.

D. STARK,
Ingénieur surintendant, C.O.

CONSTRUCTION.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

A la fin de l'exercice de 1881, ces travaux, qui consistent en la construction d'une écluse nouvelle et l'enceinte d'un bassin d'eau morte en aval, ainsi qu'en l'approfondissement et l'élargissement du thalweg de la rivière immédiatement en amont, se trouvaient dans la position suivante :—

Le bassin n'avait guère été plus qu'entouré par un coffrage, la chambre d'écluse n'était pas encore prête à recevoir les fondations, et l'on ne faisait que commencer le curage dans l'entrée supérieure.

Depuis lors le creusement du bassin inférieur a été terminé et le mur de soutènement a été élevé du côté nord. La maçonnerie de l'écluse a été poussée partout jusqu'à une hauteur de 14 pieds au-dessus des fondations, et elle sera terminée vers la fin d'août. Le dragage des deux entrées, supérieure et inférieure, a été terminé, à l'exception de ce qui reste sous les batardeaux, et à la fin d'août il ne restera plus, pour terminer l'entreprise, qu'à finir le mur du côté sud du bassin et peut-être aussi celui du côté nord du bassin supérieur. La pose des portes d'écluse permettra ensuite au trafic de se servir de ces nouveaux ouvrages.

Tous les travaux reliés au pont du chemin de fer Grand-Tronc, devenus nécessaires par suite de la construction de la nouvelle écluse, ont été faits, et il ne reste plus qu'à finir les couronnements des jetées.

CANAL DE CARILLON.

Les travaux exécutés sur ce canal dans le cours de l'exercice ont été les suivants :—

La jetée conductrice d'amont a été terminée et l'entrée supérieure complètement curée et nettoyée.

Le remblai qui doit protéger le canal entre les deux écluses a été fait.

La tranchée pratiquée pour l'écluse inférieure à la fin du dernier exercice a été mise à sec. La maçonnerie a été commencée le 1er juillet, la plus grande partie des fondations ayant été faite l'automne précédent.

L'ouvrage fut poursuivi jusqu'à ce qu'il fût arrêté par le froid dans l'automne de 1881, et il était alors à peu près aux deux tiers terminé. Il fut repris aussitôt que la température le permît au printemps de 1882, et achevé vers la fin de mai.

La pose des portes des deux écluses, qui avaient été assemblées dans le cours de l'hiver par le département, sous la surveillance de M. Macadam, ce qui eût lieu

aussitôt que l'écluse d'aval eût été prête à les recévoir, permit d'ouvrir le canal au trafic le 27 mai.

Des feux d'alignement furent alors établis à la tête du nouveau canal et à la chute à Blondeau.

CHUTE À BLONDEAU.

Une masse de roche qui se trouvait sur le chemin de la navigation a été pétardée durant l'hiver, mais malgré cela d'autres obstructions rendaient le courant, à l'époque des hautes eaux, beaucoup plus rapide qu'on ne l'avait supposé lorsqu'on avait projeté la construction de la digue à Carillon.

On pourrait beaucoup faciliter ce travail en faisant sauter un banc de roche qui traverse le courant, et qui est en réalité la crête de l'ancien rapide.

L'enlèvement de ce banc (qui pourrait se faire facilement) aurait pour effet d'égaliser le courant, entre Greece's Point et la digue, de manière à produire le plus grand avantage que cette dernière peut procurer. Il faudrait, dans l'intérêt de la navigation, faire disparaître ce banc de roche, si c'est possible, l'hiver prochain.

DIGUE ET GLISSOIRE DE CARILLON.

Ces travaux ont été terminés dans l'automne de 1881 et se sont depuis bien com-comportés. On est actuellement à faire quelques améliorations à l'entrée de la glissoire : prolonger les estacades conductrices plus en amont de la rivière et changer la position d'autres qui sont placées trop à angle droit avec le courant.

Ces changements terminés, j'ai toute raison de croire que le but désiré sera atteint.

TRAVAUX A GREECE'S POINT.

Les travaux entrepris ici, qui comprennent la construction de deux nouvelles écluses et l'approfondissement et l'élargissement du canal à partir d'environ 600 pieds en haut de celle d'amont jusqu'à l'eau profonde dans la rivière en aval, étaient, jusqu'au 9 novembre 1881, entre les mains d'une société d'entrepreneurs appelés Heney, Stewart et Cie, mais à cette date, ces entrepreneurs étant incapables de les continuer, ils furent suspendus, et le 7 février 1882 ils furent adjugés de nouveau à MM. Brecke n et Cie, autre société qui commença les opérations immédiatement et les poursuivit d'une manière satisfaisante depuis.

L'ouvrage fait par les premiers entrepreneurs s'était borné au nivellement partiel du biez compris entre les deux écluses et de celui qui est en amont de la supérieure, au creusement de deux tranchées d'écluses, la mise en place de la charpente du fond de l'écluse supérieure, une partie de la maçonnerie jusqu'à la hauteur du rang de niveau, et deux rangs et demi de moöllons en dessus. La tranchée de l'écluse fut alors remplie d'eau pour l'hiver. Au printemps, elle fut asséchée par les nouveaux entrepreneurs et la maçonnerie fut reprise ; au 30 juin les deux tiers en étaient terminés.

Ces derniers avaient aussi fait un peu de déblai entre les deux écluses, mais il faudra attendre que la navigation soit fermée pour pousser l'ouvrage vigoureusement, et alors ils mettront une forte escouade d'ouvriers pour enlever ce qui restera de terre avant les grands froids, et le roc pourra ensuite être miné et enlevé durant l'hiver. Le 30 juin on commença à poser la charpente dans le fonds de l'écluse inférieur, et ce travail est actuellement terminé.

CANAL DE GRENVILLE.

Section n° 1—De l'entrée supérieure en descendant.

Sur cette section, l'ouvrage s'est borné à l'élargissement du biez entre la rivière et l'écluse de prise d'eau, pour agrandir l'espace disponible, car les trains de bois et les barges arrivaient parfois en si grand nombre qu'il y avait, dans l'ancien état de choses, encombrement et détention.

La construction d'un nouveau quai et celle d'un bassin pour l'usage des vapeurs de la Compagnie de Navigation de la rivière Ottawa, en dehors de l'avenue du canal, ont aussi été exécutées.

L'excavation de l'agrandissement a été commencée le 1er novembre 1881, et au commencement d'octobre l'entrepreneur établit son batardeau pour le bassin du canal et commença cet ouvrage en même temps que le quai. Ce quai est formé de caissons et s'élève à 30 pieds au-dessus du plafond du canal. Il repose sur des pilots enfoncés de dix à vingt pieds dans le sable jusqu'au tuf, et en partie, lorsque le banc de sable diminue, dans le tuf même. Il put être utilisé à l'ouverture de la navigation, mais il fallut attendre pour l'achever que l'eau baissât; mais comme elle n'a baissé que très lentement cette année, il reste encore quelque chose à faire en conséquence.

Vers la fin de novembre 1881, l'entrepreneur put, en plaçant un batardeau à travers l'entrée du canal, commencer son travail d'hiver pour l'élargissement de celui-ci, avec une équipe de 400 à 500 hommes.

L'excavation se composait en grande partie de roche argileuse feuilletée, qui non-seulement ne pouvait servir à rien, mais n'offrait aucun fondement solide pour les murs de soutènement, et il fallut en conséquence élargir la tranchée de manière à comprendre l'espace occupé par ces deux murs, ce qui eut pour effet d'augmenter considerablement les quantités de l'excavation et de la maçonnerie. Par suite de l'impossibilité de se procurer de la pierre propre à la maçonnerie près des lieux, et de la difficulté et des frais de son transport en la prenant au loin, durant l'hiver, il fut décidé de faire les fondations de ces murs en charpente, jusqu'à un pied de la surface des plus basses eaux, et de la remplir avec la pierre tirée des excavations. Autrement, l'ouvrage n'aurait jamais pu être fait à temps.

Section n° 2.

On n'a fait qu'un peu de déblais en largeur sur cette section, surtout dans le but de se procurer de la pierre propice à la construction des murs d'entrée, mais sans succès.

Il n'y a pas de pierre sur la ligne du canal de Grenville qui puisse servir à la construction.

Section n° 3.

Il n'y a rien été fait.

TRAVAUX DE LA CULBUTE.

Ils se bornent maintenant à l'achèvement de la digue du Rocher-Fendu, mais on n'a pu y arriver par suite de la perte d'un caisson de barrage vers la fin de la saison.

D. STARK,
Ingénieur surintendant, C. O.

CANAL DE CORNWALL.

CORNWALL, 22 juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel qui suit sur les travaux placés sous mon contrôle pour l'exercice terminé le 30 juin 1882;—

Le canal de Cornwall a été entretenu en bon état et il n'est arrivé aucun accident durant l'exercice.

Il a été fermé par la glace le 10 décembre 1881 et rouvert au trafic le 25 avril 1882.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice comprennent certaines réparations et constructions, comme la réfection d'une paire de portes d'écluse d'aval et des

réparations générales à toutes les autres, la confection de huit rouleaux de poulie neufs et d'un chaland de 55 pieds de longueur, 14 de largeur et 3½ de profondeur, pour servir généralement aux réparations. Les maisons des éclusiers ont aussi été réparées. Le réservoir d'alimentation aux écluses nos 18 et 19 laissait filtrer beaucoup d'eau par une fuite qui s'était déclarée autour du bajoyer. Le planchéïage fut enlevé en amont du mur de soutènement et les vides entre les poutres furent combiées de terre battue et de béton. Il fut ensuite posé un nouveau plancher double en madriers de deux pouces, la levée fut creusée sur toute sa hauteur et remplie de terre bien battue. Il a été posé douze nouveaux segments; les murs des écluses ont été rejointoyés, les levées exhaussées et les rigoles, fossés et drains couverts nettoyés, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. A. MACDONALD,

Surintendant.

A M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des travaux publics,
Ottawa.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 15, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 21, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

—	Ecluse n° 15—Busc inférieur.		Ecluse n° 21—Busc inférieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1881—Juillet	10·7	10·4	10·6	10·2
Août	10·5	9·11	10·4	9·8
Septembre	10·3	9·6	10·2	8·11
Octobre	9·9	9·0	9·9	8·8
Novembre	9·9	9·1	9·10	8·11
Décembre	9·9	9·3	10·10	9·0
1882—Janvier	23·9	9·10	10·4	9·1
Février	26·3	13·4	9·11	8·9
Mars	16·4	10·9	10·10	9·7
Avril	11·8	10·8	11·1	10·2
Mai	11·2	10·8	11·5	10·2
Juin	11·7	10·11	11·7	11·0

D. A. McDONELL,

Surintendant.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH

MORRISBURG, juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le fonctionnement et la condition des canaux de Williamburgh (qui embrassent ceux de la Pointe à Farran, du Rapide Plat, de la Jonction des Iroquois et des Galops), pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Ces canaux, qui ont été fermés à la navigation le 10 décembre 1881 et rouverts le 24 avril 1882, ont été entretenus en bon état, et aucun accident n'est venu interrompre ou retarder la circulation durant la saison de navigation.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Des réparations ont été faites aux portes des écluses, deux nouveaux rouleaux pour les chaînes ont été placés dans les puits, et les chaînes des portes d'écluses ont été renouvelées ; les portes d'écluses, les défenses et les poteaux d'amarrage ont été peinturés à neuf; trois cent vingt pieds de la jetée d'entrée ont été reconstruits ; il en sera encore reconstruit une partie dans le courant de l'année, ainsi qu'une partie du brise-glace de l'entrée d'aval ; les levées sont en bon état.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Les portes d'amont de l'écluse n° 23 ont été reconstruites ; de nouveaux galets ont été mis à la porte d'amont de l'écluse 24 ; les portes, les défenses et les poteaux d'amarrage des écluses 23 et 24 ont été peinturés à neuf; de nouvelles clôtures ont été construites sur les emplacements occupés par les éclusiers ; la jetée d'aval et les jetées et le brise-glace de l'entrée d'amont ont été réparés ; des réparations ont aussi été faites à l'enrochement des levées.

Ce canal a besoin d'être dragué en plusieurs endroits ; le dragage de la cale embarcadère de la jetée de l'entrée d'aval, de façon à permettre aux bateaux de charger et décharger dans la cale, serait très avantageux pour le commerce.

CANAL DE DA JONCTION DE LA POINTE DES IROQUOIS ET DES GALOPS.

Les portes des écluses 25, 26 et 27 ont été démontées et ajustées ; de nouveaux galets ont été mis à la porte d'aval de l'écluse 27 ; les portes, les défenses et les poteaux d'amarrage de plusieurs écluses, ont été peinturés à neuf ; des réparations ont été faites aux ponts tournants, et une partie de la couronne de circulation du pont sur l'écluse 26 a été renouvelée ; le bois nécessaire pour reconstruire ces ponts en cas d'accidents a été obtenu et mis à couvert ; les levées sont bien protégées par un enrochement, et les estacades de la Pointe des Iroquois ont été réparées ce printemps. Les bouées confiées à mes soins, entre Johnston et Dickenson's Landing, ont été replacées.

Les eaux du Saint-Laurent ayant été très basses et le volume d'eau des canaux ayant diminué en conséquence, il en est résulté les retards suivants dans le passage des écluses :—

En septembre 1882,	à l'écluse 23, Rapide Plat,	un bâtiment	a été	retenu	5	heures.
"	"	"	"	"	3	"
"	à l'écluse 24	"	"	"	9	"
"	"	"	"	"	7	"
"	"	"	"	"	6	"
"	"	"	"	"	3	"
En octobre 1881,	"	"	"	"	2	"
"	"	"	"	"	7	"
"	"	"	"	"	4	"

Depuis l'ouverture de la navigation ce printemps, l'eau du fleuve a été haute, et le canal a été bien alimenté.

Je joins à mon rapport un état indiquant le maximum et le minimum de l'eau sur les buscs des écluses, depuis le 1er juillet 1881 jusqu'au 30 juin 1882.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. G. MACDONELL,
Contrôleur, canaux de Williamsburgh.

A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

8—7

Canaux de Williamsburgh.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des différentes écluses, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

CANAL DE LA POINTE FARRAN

Mois.	Busc inférieur, écluse n° 22.		Mois.	Busc inférieur, n° 22.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Minimum.
	pds. pcs.	pds. pcs.		pds. pcs.	pds. pcs.
1881—Juillet	9 6	9 0	1882—Janvier	8 2	7 6
Août	9 10	8 9	Février	7 8	7 5
Septembre	8 10	8 4	Mars	9 3	7 8
Octobre	8 9	8 0	Avril	10 0	9 2
Novembre	8 8	7 6	Mai	9 10	8 9
Décembre	8 6	8 0	Juin	11 0	10 0

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Mois.	Ecluse n° 23, busc inférieur.		Ecluse n° 24, busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
1881—Juillet	9 7	9 4	9 9	9 4
Août	9 7	8 9	9 9	8 9
Septembre	9 3	8 3	9 0	7 9
Octobre	8 7	7 7	8 6	7 0
Novembre	8 10	7 0	8 9	7 0
Décembre	9 6	7 0	9 3	7 3
1882—Janvier	9 6	8 0	9 0	7 9
Février	9 6	8 0	9 3	8 0
Mars	10 3	9 3	10 0	8 0
Avril	10 4	9 4	10 6	8 9
Mai	10 9	9 0	10 9	9 4
Juin	11 3	10 9	11 3	10 3

CANAL DE LA JONCTION DE LA POINTE DES IROQUOIS ET DES GALOPS.

Mois.	Pointe des Iroquois, écluse nº 22, busc inférieur, pied du canal.		Ecluse des Galops, nº 17, busc supérieur, tête du canal.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
1881—Juillet	12 5	11 9	10 4	9 8
Août	12 6	11 4	10 3	9 3
Septembre	11 8	10 8	9 10	8 10
Octobre	11 0	9 10	9 3	8 4
Novembre	11 6	9 2	9 9	8 0
Décembre	12 8	9 0	10 2	7 10
1882—Janvier	12 8	10 8	10 3	8 5
Février	11 10	10 5	9 3	7 8
Mars	13 8	11 0	10 10	8 11
Avril	13 8	11 10	11 5	9 6
Mai	14 0	12 8	11 8	9 9
Juin	14 2	13 0	11 7	10 0

A. G. MACDONELL,

Contrôleur des canaux de Williamsburgh.

Morrisburgh, 13 juillet 1882.

SAINTE-CATHERINE, 22 septembre 1882.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli mes rapports annuels sur les travaux exécutés sous ma direction sur le canal Welland et celui de la baie de Burlington, pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS.

Contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.
Ottawa.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

SAINTE-CATHERINE, 22 septembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport ci-dessous concernant le canal de la baie de Burlington, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Fermé le 19 décembre dernier, le canal était rouvert le 2? avril 1882.

Il n'y a eu aucune interruption sérieuse de la navigation dans le cours de la saison.

La reconstruction des jetées n'a pas avancé depuis que l'entrepreneur a abandonné les travaux l'automne dernier; sur une longueur considérable du côté du lac la jetée de l'est a été laissée en partie démolie, déplanchéié, etc. Le gros temps a depuis jeté

8—7½

dans le canal une partie de la pierre des caissons, réduisant dans ces endroits à huit pieds seulement la profondeur de l'eau dans les eaux basses. Cette partie de la jetée n'est pas du tout en état de résister aux violentes tempêtes.

On a fait de légères réparations.

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS,
Contrôleur.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CANAL WELLAND.

Bureau du Contrôleur
Sainte-Catherine, 22 septembre 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur l'état et le fonctionnement des deux canaux—le vieux et le nouveau—pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

CANAL NEUF.

Ce canal m'a été confié à l'ouverture de la navigation, le 20 avril 1882; depuis lors, la circulation n'a subi aucun obstacle sérieux, excepté dans un cas, lorsqu'il a fallu l'interrompre pendant quatre jours, à l'écluse 6, pour débarquer les portes d'aval, baisser la couronne de circulation etc., qui empêchait les portes d'ouvrir. Pendant ce temps, j'ai fait passer par le vieux canal tous les bâtiments ne tirant pas plus de 10 pieds d'eau, de sorte que le contre-temps n'a pas été très sérieux. En pareil cas à l'avenir, le vieux canal peut encore être ainsi utilisé.

Le canal satisfait tous ceux qui s'en servent. Jusqu'à présent les levées se sont bien comportées. Naturellement il s'est fait un tassement assez considérable sous l'action de l'eau, et un grand nombre d'hommes et de chevaux ont été employés à rétablir le niveau, ce qui, j'espère, sera terminé à la fin de la saison.

Quelques-uns des musoirs en talus, à l'extrémité de quelques-unes des écluses, se sont déjà considérablement affaissés. Il est possible qu'il faille les reconstruire et les renforcer quand le canal sera mis à sec.

Les portes d'écluses et les ventelles fonctionnent bien partout où le tassement ne leur nuit pas. Quand ce tassement sera fini tout ira bien. Les roues hydrauliques ouvrent les ventelles très promptement et d'une manière satisfaisante. Les câbles en cuivre employés pour ouvrir les portes, ont été trouvés trop mous, et il a fallu les remplacer par des câbles d'acier mou, qui fonctionnent très bien et sont beaucoup moins dispendieux.

Le reste des travaux étant en tout très solides, ils répondent admirablement aux besoins et ne donnent aucune peine.

La compagnie de gaz de Sainte-Catherine et du canal Welland a presque terminé la pose des tuyaux à gaz entre Port-Dalhousie et l'écluse de prise d'eau de Thorold, suivant son contrat; elle a posé le nombre de lampes voulu, c'est à dire quatre par écluse. L'éclairage, qui a été provisoirement fait au pétrole depuis le 12 juin dernier, est bon et satisfait tout le monde.

La compagnie promet de bientôt recommencer l'éclairage au gaz, qui sera encore meilleur, chaque bec étant de la valeur de 40 bougies.

Le trafic du canal a été assez bon jusqu'à cette date, de très gros bateaux à hélice y sont passés, entre autres le *J. C. Gault*, de Toledo, portant 43,000 boisseaux, dont 15,000 ont dû être déchargés à l'élévateur de Port-Colborne, transportés par la compagnie du chemin de fer de Welland, et rembarqués au moyen de l'élévateur de cette compagnie à Port-Dalhousie. Bien que le prix demandé par la compagnie pour ce service soit très modéré, il n'en constitue pas moins un obtacle qui empêche le *Gault* de continuer à passer par notre canal, ne pouvant ainsi lutter contre les bas prix du trafic sur le canal Erié.

Depuis plusieurs années on a creusé le roc au passage du fourneau à chaux, au lac Erié, et les travaux sont aujourd'hui assez avancés pour permettre à des navires tirant 16 pieds d'eau de naviguer entre Chicago et Buffalo; et comme notre nouveau canal ne peut recevoir que des bâtiments tirant 12 pieds, nous avons le désavantage dans la lutte entreprise pour obtenir le commerce énorme de l'ouest et du nord-ouest, et nous l'aurons toujours, à moins que l'on ne fournisse plus de facilités pour le déchargement et le rechargement à Port-Colborne et à Dalhousie, de façon à alléger les bâtiments d'un grand tirant d'eau, et à leur faire passer promptement les canaux; je recommande donc que le prix de ce service soit inclus dans les péages; s'il en était ainsi le trafic du canal doublerait en peu de temps.

Je recommande que les levées soient toutes semées de gazon au printemps prochain. Autrement elles seront bientôt couvertes de chardons dont le fauchage entraînera tous les ans des dépenses considérables.

Je recommande aussi que dans les endroits où les bâtiments sont très exposés aux tempêtes de vent, il soit planté des arbres le long des levées.

L'enrochement destiné à protéger les levées du canal et des bassins entre Port-Dalhousie et l'écluse de prise-d'eau en amont de Thorold, est très avancé et sera bientôt terminé.

L'ingénieur en chef m'informe que le reste de l'ouvrage, jusqu'à Humberstone, sera fait à l'entreprise.

De l'écluse de prise d'eau d'Allanburg à Port-Colborne.

Il a été construit une baraque pour l'outillage et les hommes travaillent au chemin de halage de la tranchée profonde.

Le chemin de halage a été renouvelé le long de la tranchée profonde. Il a été construit et posé 31 conduits d'eau sous le chemin de halage de la tranchée profonde.

Il a été jeté sur le canal pour l'hiver un pont flottant construit en vieux flotteurs.

Il a été bâti un nouveau pont de 25 pieds de long sur le chemin du Quaker.

Les flotteurs ont été enlevés, mis en hivernage et replacés au printemps sur les sections 34 et 35.

De nouveaux flotteurs ont été construits entre l'écluse et l'extrémité de la section 35, où le besoin s'en faisait sentir; les autres ont été réparés.

Des hommes ont été employés à construire les abords du quai du passage de la compagnie du chemin de fer *Air Line* et à gréer le bac passeur; à jeter des ponts sur le contre-fossé en arrière de la maison de l'éclusier-chef; à construire, installer et peinturer un nouveau magasin de 28 x 24 x 14 pieds; et à nettoyer les contre fossés des deux côtés du canal.

On a enfoncé et assujéti au moyen de chaînes des groupes de pilotis pour protéger les piles des ponts des chemins de fer Great-Western et Canada Southern; nettoyé l'aqueduc du ruisseau de Lyons, et peinturé les poteaux d'amarrage le long du port; calfaté et peinturé le bateau-passeur de Port-Colborne; posé des poteaux d'amarrage le long de l'écluse neuve; revêtu de pierres les endroits les plus dégradés des levées; et posé de gros moellons au brise-lames de Port-Colborne dans les parties endommagées.

VIEUX CANAL.

Le vieux canal s'étend depuis Port-Dalhousie jusqu'à Allanburg, où il se relie au neuf.

De Port-Dalhousie à Allanburg.

Le canal a été fermé le 15 décembre dernier, et rouvert le 20 avril 1882.

Le canal a été asséché pour réparations le 10 avril et est resté à sec pendant trois jours.

Mon dernier rapport mentionnait que des travaux considérables étaient nécessaires pour la sûreté des déversoirs, des ponts, des biefs, etc., en plusieurs endroits. Presque toutes les constructions dégradées et peu sûres ont été renouvelées ; il en sera ainsi des autres au printemps prochain, lorsque le canal sera asséché, après quoi celui-ci sera en assez bon état. La navigation a été interrompue deux fois par des accidents dans le cours de l'année : le 24 novembre 1881, à l'écluse 1, lorsque, le vapeur *Europe* ayant donné sur les portes d'amont, les quatre portes furent défoncées, et le 6 juin, à l'écluse 17, lorsque la barge *Oriental* en fit autant avec le même résultat. Dans les deux cas la navigation n'a été interrompue que trois jours.

Les chalans appartenant à l'Etat ont été tenus employés à transporter de la pierre et du gravier pour exhausser et réparer les levées.

Il a été posé un nombre exceptionnellement considérable de portes neuves dans le cours de l'année, en remplacement de vieilles portes usées et peu sûres.

Le vieil aqueduc pourri du canal de dérivation a été entièrement enlevé et remplacé par une construction permanente composée de six piles et deux culées en pierre, surmontées d'une superstructure de fer en treillis rivé de sept travées de 50 pieds, sur laquelle est couché un conduit en bois embouveté qui pourra, s'il est nécessaire, fournir le double de la quantité d'eau fournie par l'ancien aqueduc.

Il nous reste encore quelques portes neuves disponibles et il en sera bientôt terminé d'autres, après quoi j'ai l'intention de cesser d'en faire construire.

Le canal, qui est aujourd'hui alimenté entièrement par le lac Erié, a fonctionné d'une manière très satisfaisante. Sur tout son parcours les fabriques ont toute l'eau qui leur est nécessaire. Un seul homme a été laissé à la surveillance de chaque écluse et de chaque pont depuis que la navigation est ouverte, les autres ayant été transférés au nouveau canal, et je recommande que le nombre des employés soit encore réduit, à l'ouverture de la navigation au printemps prochain, de façon à ne charger qu'un seul homme de deux ou trois écluses contiguës.

Les réparations et renouvellements faits durant l'année peuvent être énumérés comme suit :

Port-Dalhousie.

Chaque côté du port on a construit un embarcadère ; 250 pieds de quai dégradés ont été reconstruits du côté de l'ouest, les trottoirs ont été renouvelés, et de nouveaux poteaux d'amarrage posés, de grandes latrines ont été bâties pour les équipages des bâtiments. Reconstruit le pont du déversoir, et bâti un debarcadère à passagers.

Ecluse n° 1, pont et bief.

Construit 325 pieds et réparé 780 pieds de garde-fou en chêne pour les flotteurs. Pont tournant replanchéié ; pilotis de chêne enfoncés sur une longueur de 420 pieds le long des flotteurs ; construit un nouvel abord à l'extrémité supérieure des flotteurs ; réparé les flotteurs en différents temps.

Ecluse n° 2, pont et bief.

Enfoncé 11 pilotis de protection au déversoir d'amont ; pilotis chaperonnés et ceinturés ; exhaussé deux fois le pont tournant et posé galet ; réparé le pont, cale sèche de Shickluna ; planchéié le conduit d'eau, 26 x 12 pieds ; contrepoids neuf au pont et nouveau tablier ; nouveau rouleau à engrenage posé ; construit et posé un drain couvert de 16 pieds de longueur.

Pont de la rue Saint-Paul.

Réparé les dommages causés au pont par la goëlette *Mary* ; enfoncé et chaperonné, de chaque côté, des pilotis de protection ; reconstruit des caissons ; renouvelé le planchéiage plusieurs fois et mis de nouveaux supports sous les ponts.

Ecluse et bief n° 3.

Posé à la porte une nouvelle crémaillère à ventelle et un balancier neuf, et réparé les crapaudines.

Ecluse n° 4, pont et bief.

Soulevé le pont plusieurs fois et réparé le pivot, etc. ; pendu 2 portes neuves et transporté les vieilles au chantier, où elles ont été dépouillées ; enfoncé, chaperonné et ceinturé des pilotis de garde en face du déversoir ; réparé les chutes à partir du coursier de dérivation, et construit un nouveau barrage ; construit 323 pieds de clôture en fil de fer barbelé autour du terrain ; enfoncé, chaperonné et ceinturé 19 pilotis destinés à soutenir les flotteurs, et réparé les flotteurs ; construit et posé un drain couvert de 20 pieds de long.

Ecluse n° 5, pont et bief.

Pont de 18 x 20 pieds construit du côté du chemin de halage ; pièces de bois neuves posées sous le cric ; construit et posé des passerelles aux portes ; construit et posé une fausse porte et des marches.

Ecluse et bief n° 6.

Réparé ponceau et pont ; posé balancier neuf aux portes d'amont.

Coursier hydraulique et aqueduc.

Plusieurs chevalets et liens posés en différents temps pour soutenir les vieux aqueducs ; construit et posé des drains couverts ; construit des hangars temporaires et des latrines pour les hommes ; fait des niveaux, des règles à plomb, des patrons et des boîtes à mortier pour les maçons ; exhaussé le pont sur le coursier, près de l'hôpital, 25 x 12 pieds, et posé un garde-fou ; nettoyé la glace tout l'hiver ; corroyé et garni de palplanches la chute du déversoir de trop-plein ; élargi l'extrémité du pont ; démoli le vieil aqueduc au printemps ; creusé et garni de béton les fondations de 6 piliers en pierre et 2 culées, qui ont été construits ; superstructure de fer en treillis rivé consistant en 7 travées de 50 pieds, traversée par un solide aqueduc en bois ; donné au tout trois couches de peinture ; construit des musoirs à chaque extrémité ; posé des palplanches et de grosses pièces de bois à chaque extrémité ; mur corroyé, etc. ; nettoyé le dessous.

Chantiers de Merriton et ateliers à Thorold.

Fini et mis de côté quatre portes à coulisse ; construit une clôture d'enceinte ; fait huit passerelles de portes ; fait et chaperonné de nombreux poteaux d'amarrage ; fait six balanciers neufs ; quatre échelles pour le pont neuf ; calfaté et réparé le chalan de la grue ; en partie construit de nouvelles portes pour l'écluse n° 1 ; posé quatre jumelles au bateau sonnette, réparé la cale, posé deux arcs de renforcement et construit une cabine sur le pont ; réparé les chalans à gravier, bâti un petit bac pour le chalan à gravier ; fait une nouvelle charpente pour la machine motrice de la grue et un mât neuf ; commencé trois portes à coulisse ; fait deux pupitres pour le bureau ; retouché les portes et les fenêtres, et réparé les pupitres, etc., au bureau du canal ; fait un mouton neuf et une jambette pour la sonnette.

Ecluse n° 7, pont et bief.

Exhaussé le pont tournant, et réparé le tablier ; posé un nouveau balancier, etc. ; construit une approche.

Ecluse et bief n° 8.

Réparé les flotteurs ; enfoncé et chaperonné 13 pilots au pied de l'écluse ; construit une nouvelle maison d'écluse en remplacement de celle qui a été brûlée.

Ecluse et bief n° 9.

Construit un nouveau pont, 70 x 12, sur le coursier, avec garde-fou; posé une nouvelle porte d'écluse; enfoncé et ceinturé 35 pilots au déversoir; jeté un pont temporaire à la tête de l'écluse pour l'hiver.

Ecluse et bief n° 10.

Réparé le pont de la banquette, et un balancier, ainsi que la porte de la maison; dépendu deux portes d'écluses et posé de nouvelles; posé un balancier neuf.

Ecluse et bief n° 11.

Construit un pont sur le coursier, 40 x 12 pieds; posé une porte d'écluse et un balancier neufs; posé deux barrières à la clôture; couvert les entrées de la cave et posé une porte neuve.

Ecluse et bief n° 12.

Posé un balancier neuf et remonté le cric; réparé les flotteurs; posé une porte neuve à la maison.

Ecluse et bief n° 13.

Enlevé les vieilles portes d'écluse et posé de nouvelles; réparé la maison.

Ecluse et bief n° 14.

Murs de déversoir de trop-plein démolis et reconstruits; corroyés à neuf; levées exhaussées, etc.; jointoyé le reste de la maçonnerie du déversoir.

Ecluse 15, *pont et bief.*

Terminé le couronnement des bajoyers; posé des pièces de bois neuves à la tête de l'écluse. Murs du déversoir de trop-plein démolis, reconstruits et corroyés à neuf; levées exhaussées; jointoyé le reste de la maçonnerie du déversoir; levée exhaussée sur une longueur de 325 verges et revêtue de pierre; construit une porte neuve avec engrenage à vis sans fin pour le déversoir de trop-plein, et posé deux balanciers.

Ecluse et bief n° 16.

Terminé le couronnement des bajoyers; exhaussé le chemin de halage sur 175 verges de longueur.

Ecluse et bief n° 17.

Terminé le couronnement des bajoyers; bajoyers du déversoir de trop-plein démolis, reconstruits et allongés; levées exhaussées, etc., etc; enlevé les vieilles portes et autres débris après l'accident causé par la barge *Oriental*; posé des portes neuves et réparé le pont flottant.

Ecluse et bief n° 18.

Fait et posé un balancier neuf; enlevé et reconstruit le couronnement et la maçonnerie endommagés.

Ecluse et bief n° 19.

Couronnement endommagé enlevé et remplacé; 290 verges de mur en talus en pierre au pied de l'écluse; chemin de halage élargi et exhaussé.

Ecluse n° 20 et bief et carrière.

Tiré une grande quantité de pierre de la carrière et transporté cette pierre sur les bords du canal pour les chalans, ainsi que du gravier et de la blocaille.

Posé quatre couverts de colliers, moufles, chapes et poulies de treuil.

Fait un flotteur neuf de 14 x 4; posé quatre passerelles neuves aux portes d'amont et d'aval; posé quatre blocs aux enclaves; emboîté le lampadaire; posé deux crémaillères de ventelles aux portes d'amont et d'aval.

Ecluse et bief n° 21.

Posé quatre couverts de colliers, moufles, chapes et poulies de treuil; renouvelé le trottoir; posé de nouvelles passerelles aux portes; posé des blocs aux enclaves et deux crémaillères neuves aux ventelles des portes d'aval.

Posé des ferrures pour retenir les portes d'aval; enfoncé et ceinturé des pilots de chaque côté de l'écluse sur une longueur de 180 pieds, en aval; mis des vieilles pièces de bois en arrière des pilotis pour recevoir le remplage en pierre; posé des semelles et des étais pour retenir les talus de chaque côté; creusé 200 pieds de fossés du côté du chemin de halage; exhaussé 300 pieds du chemin de halage et 90 pieds de la banquette; construit des murs en ciment et un pont sur le coursier; revêtu de maçonnerie en pierre sèche le talus de l'ouest à l'entrée d'aval de l'écluse.

Ecluse et bief no 22.

Posé deux moufles, chapes et poulies de treuil, quatre blocs aux enclaves et une passerelle neuve à la porte d'aval; recouvert en bardeaux le magasin, exhaussé et en partie recouvert en bardeaux la maison de l'éclusier.

Chargé sur un radeau un petit hangar pour être transporté au nouveau passage du chemin de fer *Air Line*.

Enfoncé des pilotis sur une longueur de 320 pieds du côté de l'ouest du pont de Keefer; creusé des fossés, posé des semelles aux talus; construit la nouvelle approche de l'ouest, 180 pieds de longueur; renforcé les pilotis avec des pièces de bois et de la pierre; recouvert la chaussée de gravier et de pierre jusqu'au pont; reconstruit le mûr sous le pont du chemin de halage traversant le coursier.

Exhaussé le chemin de halage sur une longueur de 500 pieds; construit un pont neuf, un barrage et des portes d'amont; 60 pieds de chaperons en chêne sur les caissons de défense en amont de l'écluse.

Ecluse et bief n° 23.

Terminé la plate-forme; flotteur neuf 14 x 4 pieds; long rateau neuf; posé des passerelles neuves aux portes; quatre aiguilles aux portes.

Enfoncé 250 pieds de pilots en travers du déversoir de trop-plein.

Creusé 200 pieds de fossé; posé une porte régulatrice en fer au déversoir de trop-plein avec engrenage à vis.

Ecluse 24, pont et bief.

Posé quatre moufles, chapes et poulies de treuil; de nouvelles passerelles aux portes; renouvelé la plateforme; posé quatre aiguilles aux portes; une moufle de treuil.

Ecluse n° 25 et bief de Trois Milles.

Posé un nouvel ancrage à la porte d'amont, deux passerelles aux portes, une moufle, chape et poulie posées au treuil; chaperon en chêne des caissons de défense, 46 pieds; quatre aiguilles aux portes; un flotteur 14 x 4 pieds; 14 pieds de couronne de circulation sous le pont de Hurt, et 35 pieds de préceinte, du côté du sud-ouest; posé quatre étais pour soutenir la maçonnerie à la tête de la digue du Castor et au ponceau Davis; reconstruit 14 pieds de la grille de la conduite d'eau; démoli et reconstruit la culée de l'ouest du pont d'Allanburg; enfoncé 12 pilots à l'étang de Marlatt.

Ecluse d'ascension d'Allanburg.

Enlevé le vieux busc, et un rang de maçonnerie au mur d'appui.

Ecluse de prise d'eau, Allanburg.

Nettoyé le radier de l'écluse; posé de nouvelles ferrures sous les portes et partie de la couronne de circulation; posé aux portes de nouvelles barres de suspension doubles à tête-croisée et écrous pour en relever le pied.

Ecluse et déversoir de Welland.

Enlevé des pièces d'appui de la tête de l'écluse afin d'augmenter le cours de l'eau; enfoncé des pilots d'appui sur une longueur de 450 pieds en face du déversoir, et posé double ceinture de chêne à ces pilots; enlevé le vieux pont du déservoir de trop-plein, et construit à sa place un pont de 12 pieds de large et 79 pieds de long, avec garde-fou d'un côté en bois blanchi, et de l'autre, en pièces de 12 sur 12; reconstruit 20 pieds de voie sur les aqueducs, et arrangé les crémaillères des ventelles.

Depuis la jonction du canal d'alimentation jusqu'à Dunnville et Port-Maitland.

Cette division s'étend de Dunnville à Port-Maitland et à la jonction avec le canal principal à Welland, distance de 22⅝ milles, et comprend quatre déversoirs, une digue, un pont où se prélève un péage, avec 26 vannes, une maison pour le péager, 14 ponts fixes d'une longueur collective de 2,400 pieds, 6 ponts tournants, 3 écluses, 2 maisons d'éclusiers, 3 baraques, 2 aqueducs, 8 ponceaux, 1 échelle à poissons, 2 jetées et un brise-lames à Port-Maitland; 1 phare, et un port de 500 pieds de largeur admettant des navires tirant 18 pieds d'eau, ainsi que 600 pieds d'estacades pour protéger les déversoirs de trop-plein contre la glace dans les crues du printemps.

Toutes les portes des déservoirs et de la digue ont été mises en bon état.

Tous les ponts ont été réparés.

Un nouveau pont tournant avec deux abords a été terminé. Ce pont permet de passer le canal vis-à-vis de Canal street, Dunnville, et est d'une grande utilité pour le public.

Les buses de l'écluse de prise d'eau de Dunnville et ceux de l'écluse de Port-Maitland, ont été nettoyés.

Les vieilles pièces de bois des aqueducs de Marchville et du ruisseau aux Atocas ont été rasées jusqu'au niveau de l'eau et remplacées par cinq rangs de pièces au-dessus du niveau de l'eau avec plateforme en bois neuf.

La jetée de l'est à Port-Maitland a été reconstruite à l'entreprise par M. R. F. Lattimore, à partir du niveau de l'eau; l'ouvrage est solide et bien fait.

Le chalan servant aux réparations a été calfaté et peinturé; un certain nombre de ponts ont aussi été peinturés.

Les ornières du chemin de hâlage et les trous dans les bermes ont été remplis; les levées ont été élargies et renforcées en plusieurs endroits; les débris reposant au fond du canal ont été enlevés et les aqueducs nettoyés.

Environ 200 pieds de levées sur la grande rivière ont été couverts de gravier dans le voisinage du pont de la Chute.

Tous les chardons et les herbes nuisibles, poussés sur le terrain public, ont été coupés, et les drains ont été nettoyés.

Jusqu'aujourd'hui l'eau a été assez abondante pour la navigation et l'industrie; l'eau dans la grande rivière est à quatre pouces au-dessous du niveau de 1842.

En raison du doux temps et du peu de neige qu'il y a eu l'hiver dernier, la quantité de bois apportée au canal a été cette année beaucoup moindre que par le passé, et en conséquence le trafic sur le canal d'alimentation a été jusqu'à présent beaucoup moindre que l'année dernière.

Travaux divers.

Les chalans ont transporté de la terre et des pierres pour exhausser et élargir les levées; les fossés ont été nettoyés et approfondis; on a réparé les brouettes et les chalans, fait plusieurs échelles, réparé et renouvelé les chaînes, les ventelles, les boulons et les ferrures des portes, et fait des manches de gaffe.

Posé des poteaux d'amarrage partout où le besoin s'en faisait sentir.

Renouvelé partout les revêtements et les bordages des portes. Examiné et réparé les boulons des ventelles et le mécanisme de toutes les portes; démoli plusieurs vieilles portes.

Fauché partout les chardons sur les terrains du gouvernement.

Tous les ponts assujétis pour l'hiver et remis en état au printemps.

AMENDES, DOMMAGES, ETC.

Durant le cours de l'année j'ai retiré des patrons et propriétaires des navires la somme de $1,711.44 pour amendes imposées à raison d'infractions aux règlements du canal et de dommages aux constructions, somme que j'ai remise à M. H. H. Collier, percepteur de ce port. De ce, j'annexe un état marqué A. J'annexe aussi le relevé (marqué B) des plus hautes et des plus basses eaux sur les seuils des écluses de Port-Colborne et de Port-Dalhousie, pour chaque mois de l'année, et un relevé comparatif de la profondeur moyenne pour les mois de juin 1881 et 1882, lequel fait voir que l'eau a été, cette année, de 5 pouces plus haute à Port-Dalhousie et d'un pied plus haute à Port-Colborne, que dans ce même mois de 1881.

A.

ETAT du montant des amendes et dommages perçus des navires en contravention avec les règlements du canal, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Date.	Nom des bâtiments.	Amende.	Dommages.	Total.
1881.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
20 mai....	Goëlette, *Edward Blake*....	20 00	....	20 00
12 sept....	do *Albatross*....	....	11 44	11 44
7 oct....	do *Guelph*....	....	10 00	10 00
1882.				
2 mai....	do *St. Louis* (*nouveau canal)....	....	150 00	150 00
5 do ...	do do do	....	20 00	20 00
7 juin...	Barge, *Oriental*....	....	1,500 00	1,500 00
		....	....	1,711 44

*Remis à W. H. Collier, écr., percepteur, Sainte-Catherine.

B.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc inférieur de l'écluse nº 1, canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Mois.	Busc inférieur.		Mois.	Busc inférieur.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Minimum.
1881.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	1882.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet....	13 3	12 8	Janvier....	12 7	11 10
Août....	12 11	12 5	Février....	13 0	11 11
Septembre....	12 8	11 10	Mars....	13 8	12 5
Octobre....	12 1	11 8	Avril....	13 11	13 2
Novembre....	12 4	11 9	Mai....	14 8	13 5
Décembre....	12 2	11 10	Juin....	14 8	13 11

	Pds. pcs.
Profondeur moyenne, juin 1881....	13 9
do do 1882....	14 2

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les busc intérieur de l'écluse n° 27, canal Welland, Port-Colborne, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Mois.	Busc supérieur.		Mois.	Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Minimum.
1881.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	1882.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	13 3	12 4	Janvier	15 3	11 5
Août	13 3	11 9	Février	14 7	11 2
Septembre	12 6	11 4	Mars	14 4	12 4
Octobre	13 2	11 5	Avril	13 11	11 11
Novembre	13 7	11 4	Mai	13 11	11 11
Décembre	14 4	11 4	Juin	14 4	13 2

	Pds. pcs.
Profondeur moyenne, juin 1881	12 7
do do 1882	13 7

CANAL RIDEAU.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 25 septembre 1881.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel concernant les constructions sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Fermée aux moulins de Kingston et à Ottawa, le 30 et le 23 novembre, la navigation a été rouverte sur ces deux points le 1er mai 1882.

Quand la saison de 1881 s'est ouverte il y avait une bonne quantité d'eau dans tous les biefs, et l'eau s'est maintenue à un niveau assez élevé jusqu'à la fin de la navigation. Le niveau de l'eau descendant à Kingston n'a baissé que de 6 pouces au-dessous du niveau de navigation, et le point de partage, le petit lac Rideau, s'est maintenu à son niveau moins quelques pouces pendant toute la saison.

Dans le long bief entre l'île de Burritt et la Longue-Ile, l'eau est tombée près d'un pied, et nous avons dû en conséquence fermer les moulins de Manotick; on tâchera cet automne d'arrêter les fuites aux écluses de la Longue Ile et aux barrages.

Il a été dépensé une forte somme dans la construction d'un barrage à la tête des écluses des moulins de Kingston, afin de réparer les buscs et les pertuis pour arrêter une fuite importante.

Les musoirs et les buscs ont été examinés et remis en état de façon à arrêter la perte de l'eau.

La station des Narrows va aussi demander des réparations importantes aussitôt que l'eau sera baissée dans le lac Rideau.

Quand la saison de 1882 s'est ouverte, l'eau était haute dans tous les biefs et elle s'est maintenue à un niveau favorable à la navigation.

Les propriétaires des terres basses avoisinant le canal se plaignent beaucoup de ce que l'eau des biefs est tenue à un niveau trop élevé ; mais si les besoins de la navigation doivent être considérés, il est nécessaire que l'eau soit maintenue aussi longtemps que possible à son niveau du printemps, vu que l'évaporation de l'été fait baisser l'eau rapidement.

Il a été fait l'automne dernier une exploration préliminaire pour le canal Tay, destiné à mettre Perth en communication avec le canal Rideau ; une autre plus complète se poursuit à l'heure qu'il est.

Suit une liste des principales réparations faites dans le cours de l'année.

Moulins de Kingston.

Nouveau pont tournant ; batardeau à la tête de l'écluse ; réparations à la maçonnerie. Maison neuve en pierre ; deux longs chaperons.

Digue de Chaffey.

Réparations aux portes d'aval, et quatre poulies.

Narrows.

Nouveau magasin.

Smith's Falls.

Pétardement du roc dans le bassin pour arrêter la fuite.

Edmonds.

Maison de l'éclusier couverte en bardeaux.

Merrickville.

Une paire de vantaux, construits et posés. Deux approches du bassin.

Rapides Burritt.

Réparations aux portes d'écluse ; 15 verges de gravier mises sur le barrage, nouveau pilier au batardeau pour garder le gravier sur la digue.

Rapides Noirs.

Renouvelé l'empellement du côté ouest, et fourni de la pierre pour construire le musoir.

Ottawa.

Une paire de vantaux, construits et posés ; huit échelles neuves pour stations du canal ; jointoyage des écluses etc.

Bassin.

Exhaussé et replanchéié les quais.

Les constructions sont en bon état. Le mouvement des passagers et des marchandises augmente considérablement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

FREDERICK A. WISE,
Ingénieur contrôleur.

CANAL DE LA TRENT.

Bureau de l'ingénieur,
Peterborough, 8 novembre 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel au sujet des constructions sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Les eaux de cette voie de navigation n'ont pu être maintenues au niveau voulu, c'est-à-dire à 5 pieds sur les buscs des écluses, en raison de l'irrégularité de l'alimentation. Les barrages formant les réservoirs des biefs d'alimentation ont été érigés en partie par les marchands de bois du district et en partie par le gouvernement de l'Ontario, et sont en conséquence employés principalement pour le flottage du bois, ce qui fait que les réservoirs se vident à une époque défavorable à la navigation du

canal. Aujourd'hui qu'on est à améliorer cette voie, je me permets de signaler cet état de choses à l'honorable ministre.

La navigation, fermée le 25 novembre précédent, a été rouverte le 15 mars dernier.

Le trafic par voie des écluses n'a pas été interrompu. Le nombre total des éclusages a été de 1,819, et de 1,427 à un seul point.

Lindsay.

Les constructions de cette station, qui est située sur la rivière Scugog, embranchement de la ligne principale, comprennent une digue de 280 pieds de long, 30 pieds de base et 9 pieds de haut; une écluse double de 134 pieds entre les portes, de 33 pieds de large et de 5 pieds d'eau sur le busc inférieur lorsque l'eau est de niveau avec le sommet du barrage de Bobcaygeon.

Le département n'a pas fait de réparation à ces constructions cette année. Le barrage a besoin d'être étanché de façon à lui permettre de retenir l'eau à une hauteur navigable dans le bief conduisant à Port-Perry, à la tête du lac Scugog, sur lequel passe beaucoup de bois en remorque à destination des scieries.

Rivière Scugog.

L'enlèvement des pièces et troncs d'arbres ensablés restant encore dans la rivière à la date de mon dernier rapport, a été terminé, et a été d'un grand avantage à la navigation.

Bobcaygeon.

Les constructions de cette station comprennent une écluse en pierre de taille de 134 x 33 pieds, avec 5 pieds d'eau sur le busc inférieur;

Un canal de 973 pieds de long;

Un barrage de 1,262 pieds de long, 12 pieds de base et 6 pieds de haut; 794 pieds de cette digue sont en caissons et le reste en charpente à claire-voie et de 13 pieds de largeur.

De nouvelles portes d'amont ont été posées à l'écluse dans le cours de l'année. Le barrage a été réparé temporairement, une conduite de dérivation a été posée en aval de l'écluse, et une brèche qui s'était faite dans la levée nord du canal a été réparée.

Il faut absolument un nouveau barrage, vu qu'il est impossible de maintenir avec le barrage actuel le niveau du lac de l'Esturgeon. Le plafond du canal et le radier du sas ont besoin d'être réparés vu que les fuites d'eau sont considérables, à tel point que le courant nuit beaucoup au passage des trains en remorque.

L'écluse a besoin d'une nouvelle porte d'aval. Le trafic a cette année dépassé celui d'aucune autre saison précédente.

Buckhorn.

A cette station, les constructions comprennent une digue de 387 pieds de longueur entre les culées, de 28 de base et 5 pieds 3 pouces de hauteur.

Un glissoir de 85 pieds de long, 33 pieds de large et 2 pieds de haut, avec estacades conductrices, jetées, etc.

Le glissoir et les estacades sont sous le contrôle du département des travaux publics.

Les réparations exécutées ici dans le cours de l'année, consistent dans la reconstruction de la digue sur une longueur de 186 pieds; depuis la jetée de l'ouest du pertuis jusqu'à la jetée de l'est du pertuis principal une ligne de caissons a été construite du côté du large de la digue de 18 pieds sur 5. La partie du barrage qui se trouve entre la jetée ouest du glissoir et la jetée est du petit pertuis, a été reconstruite, 23 pieds sur 12, et la partie du barrage située entre la jetée ouest du petit pertuis et la maçonnerie a été aussi reconstruite; 700 verges de gravier ont été déposées sur le barrage.

Le glissoir, les estacades, etc., sont à subir des réparations considérables sous le contrôle du département des travaux publics, et lorsqu'elles seront terminées, les constructions de cette station seront en bon état et pourront avec avantage supporter la comparaison avec les autres constructions similaires du pays.

Burleigh.

Ici, les constructions, qui consistent en un barrage, un glissoir et un déversoir, ayant été faites exclusivement pour le flottage du bois et pour l'avantage du commerce de bois, ne sont pas sous le contrôle de ce département; mais il n'en sera pas ainsi des nouvelles constructions qui ont été données à l'entreprise, consistant en écluses et barrages destinés à faciliter la navigation en cet endroit.

Pointe de Young.

A cette station les constructions comprennent une écluse de 134 pieds sur 33 et 5 pieds d'eau sur le busc inférieur, un barrage, un glissoir et des estacades conductrices. L'écluse a été construite par le gouvernement provincial, et le barrage etc., par des particuliers. Comme cette station se trouve sur la ligne principale de la navigation, et dans un endroit où le niveau de l'eau peut être en grande mesure contrôlé, je suggère respectueusement que le gouvernement en prenne le contrôle, afin d'assurer unité de direction. Il sera impossible de régler les niveaux de l'eau d'une façon satisfaisante entre cette station et Burleigh, lorsque les travaux qui se font en ce dernier endroit seront terminés, si toutes les constructions ne sont pas sous un même contrôle.

Lakefield.

Le barrage de cette station est la propriété de particuliers. Il retient l'eau du lac Ketchiwannoe à une hauteur navigable jusqu'à l'écluse de la Pointe de Young, distance d'environ 10 milles, où deux bateaux à vapeur sont constamment employés à remorquer du bois, transporter du grain, etc. La navigation de ce bief dépend entièrement du barrage et de ses propriétaires. Ceux-ci peuvent en tout temps baisser le niveau de l'eau et arrêter la navigation. Il est donc à désirer, dans l'intérêt public, que ce barrage devienne la propriété du département.

Peterborough.

On est à enlever les bancs de sciure de bois qui se sont formés dans la rivière et qui nuisent à la navigation. Ce travail, pour lequel un crédit a été voté à la dernière session du parlement, est fait sous la direction du département des travaux publics.

Petit Lac.

Les piliers et les barrages flottants de cette station, étant exclusivement pour l'avantage du commerce de bois, sont sous le contrôle du département des travaux publics.

Rapides Whitlaw.

Les constructions de cette station sont une écluse de 134 x 33; une digue de 323 pieds 6 pouces, et 12 pieds 6 pouces de hauteur; un barrage de 160 pieds de long et 9 pieds de haut, avec glissoir, déversoir et estacades conductrices. Les réparations faites consistent dans le prolongement de l'abord de l'écluse en aval sur une distance de 50 pieds, et dans l'achèvement de la réparation du busc; la grandeur des pertuis des portes a été doublée, ce qui permet de faire un éclusage en quatre minutes. Le radier et les parois de l'écluse ont aussi été nettoyés.

Hastings.

A cette station, les constructions comprennent une écluse de 134 x 33 pieds, de 5 pieds d'eau au plus bas niveau et d'une chute de 6 pieds 9 pouces; un barrage de 253 pieds de long et 7 pieds 6 pouces de haut; un glissoir de 95 pieds de long et 33 pieds de large; d'un pont tournant sur l'écluse, de 68 pieds de long et 13 pieds de large.

Le busc d'aval, par lequel l'eau s'échappait en abondance, a été réparé, ce qui a nécessité l'emploi d'un plongeur. Les estacades conductrices et le glissoir sont sous le contrôle du département des travaux publics. Le pont tournant a été renforcé et le mécanisme réparé. Les portes d'aval de l'écluse fonctionnaient mal et ont été réparées.

L'entrée de l'écluse dans le bief d'amont est en mauvais état et a besoin d'être entièrement renouvelé.

Les abords du pont tournant du chemin de fer sont en voie d'être construits par la compagnie; tous les piliers nécessaires du côté sud sont mis en position et les garde-fous seront bientôt construits.

Chutes Heeley.

Les constructions comprennent un barrage de 488 pieds de long, 33 pieds de base et 8 pieds de haut; un glissoir de 300 pieds de long et 33 pieds de large; des estacades conductrices, etc. Ce barrage maintient la navigation jusqu'à Hastings, distance de 12 milles. Le glissoir et les estacades sont sous le contrôle du département des travaux publics.

Chutes du Milieu.

Les constructions de cette station, qui se composent de deux barrages fixes, de glissoirs, estacades, etc., étant entièrement pour l'avantage du commerce de bois, sont sous le contrôle du département des travaux publics. En 1855, elles ont été transférées à un groupe de marchands de bois autorisés à percevoir les péages sur le bois en descendant la rivière, et obligés de faire annuellement au gouvernement un rapport des sommes perçues ou dépensées en réparations. Ces rapports ont été faits jusqu'en 1871, époque où ils ont cessé avec l'existence de l'organisation; depuis lors les réparations ont été faites par le gouvernement.

Campbellford.

Les piliers et les barrages flottants sont sous le contrôle du département des travaux publics.

Rapides Chisholm.

Les constructions de cette station comprennent un canal d'un demi-mille de long, 60 pieds de large; une écluse de 134 pieds sur 33, avec 4 pds 8 pouces d'eau sur le busc inférieur au plus bas niveau; un barrage de 715 pieds de long, 6 pieds de haut, et un glissoir de 50 pieds de largeur avec estacades conductrices. Le glissoir et les estacades sont sous le contrôle du département des travaux publics. On est à poser des échelons aux portes et les appareils nécessaires à leur manœuvre.

On est à réparer le busc inférieur, ainsi que le radier de l'écluse; pour cela, il faudra employer un plongeur. Une nouvelle barge à vapeur a été mise sur la voie navigable qui s'étend de Chisholm à Meyersburg et Frankford, et on me dit qu'elle est constamment en service.

Le chemin de fer Ontario Central a demandé et obtenu du département des travaux publics la permission de construire un pont sur la rivière en cet endroit. Ce chemin de fer va aussi avoir à passer le canal; il va conséquemment falloir que la compagnie se fasse autoriser à le faire, et qu'elle soumette des plans de ponts à l'approbation du département.

Avant de terminer, je ferai observer qu'il s'est manifesté une nouvelle vigueur dans le mouvement qui se fait sur cette ligne; les affaires ont augmenté sur tous les biefs, à une seule exception près; et les améliorations qu'il est question de faire à la

navigation ont inspiré aux propriétaires de bateaux une confiance qui n'existait pas auparavant. Le nombre total des éclusages a été cette année de 1,819, tandis qu'il n'avait été que de 1,420 l'année précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS D. BELCHER.
Ingénieur-contrôleur.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Cornwall, 15 novembre 1882.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Monsieur, J'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur les canaux et les explorations sous mon contrôle pour l'exercice 1881-82, et la saison courante.

CANAL MURRAY.

Cette construction est située dans le comté de Northumberland-Est, à environ 75 milles à l'ouest de Kingston, et a pour but, au moyen de l'ouverture d'un chenal navigable à travers l'isthme de Murray, de faire communiquer les eaux de la Baie de Quinté avec la Baie de la Presqu'île du côté nord du lac Ontario : ce qui aura pour effet de prolonger la navigation du Saint-Laurent en lui évitant la route dangereuse et détournée qui passe au sud de la péninsule du Prince-Edouard.

La construction du canal a été autorisée par le parlement dans le cours de la session de 1881, et l'exploration des lieux, commencée au mois de juin suivant, a été terminée de bonne heure cette année, *voir* mon rapport à l'ingénieur en chef, ci-annexé, dans lequel sont décrites toutes les routes examinées ou tracées, et où je recommande le choix de celle dont l'entrée ouest serait dans le port de la presqu'île.

Il a été fait des explorations subséquentes (mars 1882) pour qu'on sût à quoi s'en tenir sur de prétendus avantages offerts par certaines voies plus courtes entre la baie de Weller et la baie de Quinté, mais ces explorations n'ont fait que confirmer le rapport déjà soumis.

Le tracé de la Presqu'île a été adopté par arrêté du conseil en mai dernier, et des soumissions pour un canal de 80 pieds de large ont été reçues par le département jusqu'au 22 juin, et l'entreprise a été adjugée le 24 août à MM. Silcox et Cie, entrepreneurs, de Welland, Ont., et de Syracuse, N.-Y., pour être terminée le 1er juillet 1885. Des estimateurs ont aussi été nommés le 24 août, et la plus grande partie des terrains voulus pour le canal ont été expropriés. Les fouilles ont été commencées le 1er septembre et poursuivies vigoureusement depuis.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

Ce canal, tel que projeté en 1835, se prolonge depuis la baie de Quinté sur le lac Ontario, jusqu'à la baie Georgienne sur le lac Huron, et longe ou traverse dans son cours de 200 milles les comtés d'Hastings, de Northumberland, de Peterborough, de Victoria, d'Ontario, de Simcoe et de Muskoka.

Une exploration préliminaire des rivières et des lacs qui pourraient servir à cette voie de communication, telle que recommandée en 1833-35 par M. N. H. Baird, ingénieur civil, a été commencée l'année dernière grâce au crédit voté par le parlement dans le cours de la session de 1881, et pour des renseignements précis sur les

prétendus avantages offerts par les différentes lignes suggérées de temps à autre depuis lors, *voir* mon rapport à l'honorable ministre, que je prends la liberté d'annexer au présent rapport.

Les travaux du tracé ont été commencés au mois d'août dernier à Lakefield, et se continuent vers le sud dans la direction de Percy-Landing *viâ* Hastings; les travaux du tracé ont aussi été commencés en même temps, au point culminant, Balsam-Lake, et continués vers le nord par la vallée de la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe, et de là *viâ* le lac Couchiching. On est à faire une exploration jusqu'à la baie Matchidash sur la route examinée en 1881. On a commencé une exploration des lacs du nord et de leurs tributaires au point de vue de l'alimentation du canal.

NAVIGATION DE LA TRENT.

Dans le cours de la dernière session du parlement, il a été décidé par le gouvernement qu'en attendant la fin des explorations, il serait à propos de commencer bientôt les travaux de construction; et les examens préliminaires ayant donné des résultats de nature à faire croire que la voie principale recommandée par M. Baird était la meilleure, un crédit a été voté à la dernière session pour la construction des canaux de Burleigh, de Buckhorn, et des chutes Fénélon, sur la voie principale ci-dessus mentionnée, et qui sont les chaînons de la chaîne de lacs connus sous le nom de Back Lakes, et nécessaires pour en faire une ligne navigable. Les explorations préliminaires à ces endroits n'ont été commencées qu'en mai pernier, et bien qu'elles aient été bientôt terminées, ce n'est qu'avec beaucoup de difficulté que les différents tracés ont pu être complétés le 10 août, date fixée dans l'annonce pour la consultation des plans, etc.

Des soumissions ont été reçues jusqu'au 24 août, et les entreprises subséquemment adjugées comme suit:

Canal de Burleigh, à George Goodwin, entrepreneur, de Grenville, P.Q., le 27 septembre 1882; pour être terminé le 1er juillet 1885.

Le canal de Buckhorn, à George Goodwin, entrepreneur, de Grenville, P.Q., le 27 septembre 1882; pour être terminé le 1er septembre 1884.

Le canal des chutes Fénélon, à A. F. Manning et Cie, entrepreneurs, de Toronto, le 14 octobre 1882; pour être terminé, le 1er juillet 1885.

Les estimateurs de terrains ont été nommés le 7 octobre, et se sont aussitôt mis à l'œuvre.

Les travaux ont été commencés le 16 octobre aux chutes Fénélon.

En connexion avec la canalisation des Back-Lakes, le département a pris les mesures préliminaires pour obtenir la propriété du barrage Lakefield, situé à la tête de la rivière Otonabee, et au moyen duquel le niveau du lac Katchiwannoe, ou le bief d'amont de l'écluse de la Pointe de Young, est réglé et la navigation maintenue jusqu'à Lakefield.

Les travaux entrepris sur la voie des Back-Lakes peuvent être brièvement décrits comme suit:

CANAL DE BURLEIGH.

Ce canal, le premier de la série, est situé dans le comté de Peterborough, à la limite sud de la formation Laurentienne, et dans une partie du pays comparativement inhabitée. Les travaux couvrent une distance d'environ deux milles et un quart, c'est-à-dire à partir de la baie de la Biche jusqu'au lac Stony, y compris la rivière Burleigh, le lac Lovesick et les rapides. L'idée est de créer au moyen d'écluses et de barrages un volume de morte eau entre ces points, et de compléter ainsi la navigation en aval par voie de l'écluse actuelle à la pointe de Young jusqu'au village de Lakefield, en amont par le lac de la baie de la Biche jusqu'aux rapides de Buckhorn, où commence l'entreprise suivante.

CANAL DE BUCKHORN.

Comme ceux de Burleigh, ces travaux seront dans le comté de Peterborough, à la limite sud de la formation laurentienne, situés au nord des rapides Buckhorn, à

l'établissement connu sous le nom de Hall's Mills, couvrant une distance d'environ un quart de mille. Ces travaux mettent les eaux de la baie de la Biche en communication avec celles des lacs Buckhorn, du Pigeon et de la Vase, et, au moyen des écluses de Bobcaygeon et de Lindsay, avec celles des lacs de l'Esturgeon et Scugog, et avec les constructions projetées aux chutes de Fénélon, les dernières de la série.

CANAL DES CHUTES FÉNÉLON.

Ce canal, le dernier de la série, est situé du côté nord de la rivière Fénélon, près du centre du village des chutes Fénélon, dans le comté de Victoria, et embrasse une distance d'environ un tiers de mille, mettant en communication le lac de l'Esturgeon avec le lac Cameron, et au moyen de l'écluse actuelle à Rosedale, avec le lac Balsam et le village de Coboconk, sur la rivière de la Mouette (*Gull river.*)

Les travaux comprennent l'excavation des lits des écluses et du canal, principalement dans du calcaire stratifié ; la maçonnerie et les fondations de deux écluses ; la construction des approches ; la construction d'un débarcadère à l'entrée inférieure et d'une digue en roche à l'entrée supérieure ; l'élargissement et le renforcement des barrages actuels de moulins avec la pierre provenant des excavations ; et la construction des piles, etc., nécessaires pour le pont tournant à la travée centrale du pont de chemin de fer do Victoria, ainsi qu'à l'écluse supérieure en ligne avec la rue Colborne.

Les dimensions générales de la nouvelle écluse sont comme suit : longueur entre les poteaux tourillons 134 pieds ; largeur entre les bajoyers mesurée sur le radier, 33 pieds ; hauteur de l'eau sur le busc inférieur au plus bas niveau, 5 pieds.

Les constructions actuelles qui seront par la suite utilisées pour compléter la voie navigable, sont les suivantes :

1. Le barrage de Lakefield.
2. Une écluse et le barrage de la Pointe de Young.
3. Le barrage de Buckhorn.
4. Une écluse et deux barrages à Bobcaygeon.
5. Une écluse et un barrage à Lindsay.
6. Le barrage des Chutes Fénélon.
7. Une écluse et un barrage à Rosedale (rivière Balsam.)

Les dimensions générales des écluses actuelles diffèrent peu de celles des nouvelles.

Les écluses de la pointe de Young, de Linsay et de Rosedale, ont été construites par le gouvernement provincial et sont sous son contrôle.

HAUT DU SAINT-LAURENT.

AMÉLIORATIONS DES RAPIDES DES GALOPS.

Ces travaux se font près de la tête du canal des Galops, à environ sept milles à l'est de Prescott, et consistent dans la formation au moyen d'excavation sous-marine, d'un chenal droit à travers les rapides de 3,300 pieds de long et 200 pieds de large, navigable pour des bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

Ce chenal traverse sur une longueur collective de 1,800 pieds des battures principalement composées de pierre calcaire.

Ces battures devront être creusées de façon à donner aux basses eaux une profondeur de 16 à 17 pieds.

La description suivante du chenal projeté est tirée de mon rapport à l'ingénieur en chef, en date du 26 décembre 1876.

En partant de l'eau profonde en bas de Flat Rock et en descendant, le premier obstacle que l'on rencontre est une chaîne de rochers appelée le Banc Supérieur, qui traverse le chenal principal de la jetée du canal jusqu'au pied de l'île Adam. La rapidité du courant sur cette chaîne est d'environ sept milles à l'heure.

Son niveau moyen est de six pieds au-dessous du busc de l'écluse n° 27, *i, e,* qu'il y a à l'eau basse 15 pieds d'eau, mais dans le centre du chenal et à d'autres endroits. cette chaîne s'élève au-dessus de son niveau moyen de trois ou quatre pieds qui devront être enlevés.

Les opérations du remorqueur à mancelle (*chain vessel*) à cet endroit, ainsi que sur la batture nord seront souvent interrompus par le passage des navires. De plus, c'est la seule route praticable pour les radeaux, qui en descendant (à moins qu'ils ne soient remarqués) barrent presque entièrement le chenal.

La batture nord se trouve environ à 1,300 pieds en aval de la barre supérieure et vis-à-vis l'écluse de prise d'eau; elle est toute de roche et traverse le chenal principal depuis la jetée du canal, vis-à-vis la barre supérieure, et engendre ce courant, qui balaie le rivage nord de l'île Adam, se divise et se précipite vers la pointe Capstan et vers la Chute.

La pointe de cette batture paraît être la limite des remous en bas de l'île Adam.

La moindre profondeur de l'eau est de 10 pieds 3 pouces ou 1 pied 3 pouces au dessous du busc de l'écluse.

On craint que les opérations de forage seront ici très difficiles, vu la force du remous et les courants contraires.

Le suivant est le haut-fond sud ou Calédonien, qui se trouve à 150 pieds au sud de la pointe du haut-fond nord,—la limite sud du chenal projeté en effleure l'extrémité sud.

Le haut-fond sud se trouve en face du chenal "Gut" ainsi que de la batture nord, et engendre sans doute de gros remous en bas de l'île. Un barrage érigé a travers le Gut ferait disparaître ce remous et faciliterait beaucoup les opérations du remorqueur à mancelle (*chain vessel.*)

Le haut-fond " l'Islet" se trouve 600 pieds en aval de la batture nord et domine l'eau profonde entre elle et le haut-fond sud. Un courant rapide du chenal "principal" et du "Gut" porte au sud de cette île.

Comme les autres battures elle est un roc vif. On y a pris un sondage de 9 pieds 9 pouces; mais sa surface moyenne est de 12 pieds au-dessus et est de 3 pieds plus bas que le busc de l'écluse n° 27. Le courant constant sur cette batture rendra les opéra tions de forage faciles.

La " barre inférieure," à 750 pieds en aval du haut-fond " l'Islet," est une chaîne de rochers qui s'étend de la levée puis du canal jusqu'à la Pointe Capstan.

Ici la vélocité du courant dans le Pitch est plus de dix milles à l'heure.

Le bord du chenal nord est indiqué distinctement par un grand récif appelé la "Chute"; sur le rocher qui est immédiatement au-dessus, la profondeur de l'eau n'est que de six pieds, et au nord, dans le chenal, de dix pieds.

Le chenal sud, ou près de la Pointe Capstan, est indiqué sur le côté nord par une série de grosses houles ondoyantes, dont la première est appelée la "cave," et à l'extrémité septentrionale de laquelle on a constaté une profondeur de 7 pieds 6 pouces, tandis que du côté sud la moindre profondeur est de 11 pieds 6 pouces entre cet endroit et la Pointe Capstan.

L'espace entre la " Cave" et la " Chute" est peu profond et varie de 7 à 9 pieds, en aval; la barre est couverte çà et là de cailloux.

Sur cette barre l'eau est très agitée lorsque la rivière est basse, et quoique les opérations de forage avec le remorqueur à mancelle aient réussi à cet endroit, elles sont rendues très difficiles par la vélocité du courant au-dessus et surtout au-dessous du Pitch.

En connexion avec ces travaux un remorqueur à mancelle (*chain tug*) a été construit au printemps de 1876, dans le but de constater s'il était possible d'établir dans les rapides un système de remorquage au moyen d'une chaîne submergée, ainsi que de servir dans les examens et les sondages, et d'être utilisé ensuite aux travaux de forage et de dragage dans les rapides du Saint-Laurent. Le remorqueur à mancelle est arrivé au chenal des Galops le 23 août 1876 et a été employé à faire des expériences jusqu'à la fin de la saison, après quoi il a été remorqué à Prescott pour y passer l'hiver.

1879.

L'entreprise d'améliorer le chenal par la voie des rapides des Galops a été donnée à MM. William Davis et Fils, d'Ottawa, le 5 août, pour être terminée le 1er juin 1881, et le 7 novembre suivant, en conformité des termes de leur contrat, le remorqueur à mancelle leur a été livré pour être transporté à Montréal et subir des changements et des réparations.

Un gardien nommé par le département a accompagné le navire et est resté à bord depuis cette époque.

1880.

Une grande partie de cette saison a été employée à faire les changements et les réparations nécessaires au remorqueur à mancelle.

Néanmoins, le forage et le pétardement ont commencé le 28 septembre sur la batture de l'île, et le mécanisme de dragage a été essayé à intervalles jusqu'à la clôture de la saison, après quoi le remorqueur à mancelle et l'outillage ont été mis en hivernage dans le canal des Galops le 23 novembre.

1881.

Au commencement de la saison le remorqueur à mancelle a de nouveau été envoyé à Montréal pour changements et additions à ses machines, et conséquemment les travaux n'ont commencé que le 22 juin, mais ont progressé d'une manière satisfaisante le reste de la saison. Le navire et l'outillage ont été mis en hivernage dans le remous au pied de l'île d'Adam, le 28 novembre.

1882.

Le navire ayant hiverné sur les lieux, les travaux ont pu commencer plus tôt en 1882 (le 26 avril).

Le 30 juin, avec la sanction du gouvernement, MM. Davis et Fils, cédèrent leur entreprise à MM. E. E. Gilbert et Fils, de Montréal. Les messieurs Gilbert avaient dès le commencement des opérations mis en marche et conduit les travaux de pétardement sous-marin.

Ce sont eux qui avaient aussi fait les plans du remorqueur à mancelle et l'avaient construit pour le département. En août le bateau-torpille ou chaland de forage a été ajouté à l'outillage employé, et de nouvelles améliorations ont été faites au mécanisme du remorqueur à mancelle, de nature à le rendre particulièrement propre au dragage auquel il est maintenant principalement employé.

L'équipe des entrepreneurs et maintenant bien organisées, et après avoir surmonté de nombreuses et sérieuses difficultés, ils sont parvenus à contrôler parfaitement les travaux. Ils termineront cette année une tranchée à travers la batture de l'île de 100 pieds de largeur et de la profondeur voulue, représentant un cubage de 6,500 verges de roc pétardé et dragué depuis le commencement des travaux en 1880.

On peut donc aujourd'hui considérer comme établi que l'entreprise est parfaitement réalisable.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Comme il est devenu nécessaire d'augmenter l'alimentation du canal du Rapide-Plat, tant pour les besoins de la navigation que pour maintenir ou augmenter la force hydraulique au village de Morrisburgh, le département a ordonné pour cette fin un examen et un relevé, et en mars 1880 j'ai soumis un rapport et une estimation des travaux à faire.

A la dernière session il a été voté un crédit pour la construction de nouveaux déversoirs, etc.

Les travaux n'ont pas encore été commencés.

CANAL DE CORNWALL.

L'entreprise pour la section n° 1 de l'agrandissement du canal a été adjugée le 23 août 1876 à MM. Gordon, Woodward et Chamberlin, de Sherbrooke, P. Q., pour

être terminée le 25 avril 1879. Un rapport complet sur ces travaux a été fait le 30 novembre 1879, époque à laquelle il restait les travaux suivants à faire pour terminer l'entreprise :—

Exhaussement des bajoyers de l'écluse n° 17, du canal d'alimentation, et des levées du coursier jusqu'aux moulins;

Exhaussement de la levée nord et du chemin de halage du vieux canal ;

Enlèvement du vieil acqueduc, et du déversoir de trop-plein, et de la partie du vieux chemin de halage du bassin supérieur, et raccordement sous le canal du vieil et du nouvel égoût.

Restait aussi à terminer les travaux suivants :

Le couronnement des murs des deux écluses ; la superstructure de la jetée sud de l'entrée ; le prolongement des musoirs des deux écluses ; le mur en talus et l'aqueduc du côté nord du bassin, et les murs en blocaille du coursier de décharge ; l'excavation dans le talus nord du bassin, confection du chemin de halage sur les tranchées; coursier de décharge à partir du déservoir; nivellement du côté nord de l'entrée inférieure ; enlèvement du batardeau et des déblais dans le bassin supérieur.

Construction de cinq caissons de différentes longueurs à l'entrée inférieure ; chemin de halage et passerelles se rattachant aux déservoirs régulateurs ; vannes et armatures pour déversoirs ; poteaux d'amarrage aux écluses, au bassin et à l'entrée inférieure.

Tous ces travaux ont été terminés, à l'exception des suivants qui ont été remis à plus tard.

Exhaussement des bajoyers de l'écluse n° 17; la pierre nécessaire a été livrée et taillée.

Enlèvement du vieil aqueduc ; commencé seulement.

Démolition du vieux chemin de halage au bassin supérieur; la partie à l'est du vieil aqueduc n'a pas été enlevée.

Exhaussement des levées du coursier jusqu'aux moulins; ces levées doivent être exhaussées par les intéressés. Les portes pour les écluses agrandies (lesquelles ne faisaient pas partie de l'entreprise principale) ont été pendues ; une autre paire de portes a aussi été construite et est gardée en réserve dans le bassin supérieur.

Le canal agrandi a servi pour la première fois le 20 octobre, lorsque l'écluse 15, formant la vieille entrée, était hors de service, donnant passage au *Corsican* en montant et au *Passport* en descendant.

Les travaux d'agrandissement de la section n° 1 peuvent être considérés comme terminés. A sa dernière session, le parlement a autorisé la construction d'un égoût à partir de la rue Marlborough (formant originairement la limite est de la ville de Cornwall) vers l'ouest le long des limites du terrain du canal jusqu'au vieil aqueduc. On se propose de commencer et pousser la construction de cet égoût dans le cours de l'hiver prochain. Le département a dernièrement accordé à la Toronto Paper Manufacturing Company le privilège d'alimenter son nouvel établissement, situé du côté nord du canal en face de l'écluse 18, et en dehors des limites du terrain nécessaire à l'agrandissement projeté.

L'eau sera prise du bief d'amont de l'écluse, et renvoyée à celui d'aval (bief de Cornwall) par le canal de décharge actuel.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,
Ingénieur.

ANNEXE No 6.

BUREAU DU CANAL RIDEAU.

OTTAWA, 10 novembre 1882.

MONSIEUR,—Selon que vous me l'avez demandé par votre lettre n° 39,277, j'ai l'honneur de faire rapport sur les progrès faits dans l'exploration du canal Tay jusqu'à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Par lettre n° 55111, en date du 31 mai 1881, je fus autorisé à faire faire une exploration ayant en vue la construction d'un canal d'embranchement entre la ville de Perth et le canal Rideau.

La ville de Perth a été en 1834 mise en communication avec le lac Rideau par un canal construit le long de la rivière Tay, qui coule de Perth et se jette dans le lac Rideau, distance d'environ dix milles.

Ce canal a été construit par la *Tay Navigation Company*, constituée en corporation par la législature du Haut-Canada en 1831, art. 1, Guil. IV, chap. 11.

Cette construction comprenait cinq écluses séparées, d'une ascensoin totale de 28 pieds, les différents niveaux étant maintenus de la même façon que sur le canal Rideau, au moyen de barrages construits sur la rivière en différents endroits, ce qui inondait beaucoup de terres basses.

La longueur totale du canal proprement dit, c'est-à-dire de Perth à Port-Elmsley, où le niveau du lac Rideau est atteint, était de 8½ milles.

Les écluses avaient été construites en maçonnerie de blocaille parementée de pierre de taille; leur longueur étant de 100 pieds entre les poteaux tourillons, leur largeur de 20 pieds, et la profondeur de l'eau sur les buscs, de 4 pieds. On m'informe qu'elles avaient coûté environ $17,000.

Le canal a depuis longtemps été abandonné par les bateaux, et c'est à peine s'il reste quelques vestiges des écluses ; à une exception près, les barrages servant cependant encore à maintenir le niveau d'eau assez haut pour le flottage du bois.

Il y a aujourd'hui à l'extrémité du canal, à Port-Elmsley, une fabrique de drap, un moulin à moudre et deux scieries, qui sont mus par l'eau.

Quand les travaux ont commencé il était impossible de se procurer des plans du canal primitif; c'est en vain que jai tâché d'obtenir un plan sûr de la rivière. Il a donc été nécessaire de refaire une exploration complète de Perth à Port-Elmsley.

Le cours tortueux de la rivière, et les marais (formés de terrains autrefois inondés) bordant la rivière de chaque côté et s'étendant par endroits jusqu'à plus d'un mille de la rive, ont nécessité beaucoup de travail avant qu'il pût être fait un plan de la rivière et un tracé des différentes constructions.

L'exploration a donné les renseignements suivants sur le canal primitif.

En prenant zéro comme le niveau des eaux basses dans le canal Rideau, les différents niveaux des biefs montant de Port-Elmsley à Perth étaient comme suit:

		Différence Pds.	Pces.
Ecluse n° 1,	Port-Elmsley	6	0
" " 2.	de Gemmel	8	0
" " 3,	de Weatherhead	9	0
" " 4,	de McTavish	3	0
" " 5,	Tranchée de Febbs	2	0
	Ascension totale	28	0

Les distances, par voie du canal et de la rivière, étaient comme suit:

	Milles.
Du lac Rideau à Port-Elmsley	12
De l'écluse n° 1 à l écluse n° 2	½
" " " 2 " " " 3	½
" " " 3 " " " 4	½
" " " 5 " " " 5	3½
" " " 5 " Perth	3½
	10

Ce qui donne dix milles de navigation avec une ascension de 28 pied[s].

Entre l'écluse n° 1 et l'écluse no 4 les rives de la rivière étant de roc et relativement élevées, il n'a pas été difficile de reparer l'ancien canal de façon à donner 5 pieds d'eau sur les busces des nouvelles écluses.

Les moulins situés aux écluses 1, 2 et 3, et qui prennent leur eau directement de biefs si étroits et si courts, ne sauraient être tolérés sur le nouveau canal, et s'ils ont droit à une alimentation constante il faudra les acheter.

Entre les écluses 4 et 5 se trouve une grande quantité de terres basses. Ces terres ont été inondées permanemment par les anciens barrages à l'écluse 4 (aujourd'hui détruits).

Ces terrains bas, lors de la construction du canal, appartenaient pour la plupart à des absents, et ceux-ci n'ont jamais démandé à être indemnisés.

Les lettres patentes pour la plupart des terrains le long du canal ont peut-être été données vingt ans avant la charte, et les titres ont été donnés après l'inondation des terrains par le canal.

Il reste donc à décider si la compagnie, après avoir pendant tant d'années joui du privilège d'inonder ces terres, pourrait réclamer avec succès le droit d'en faire encore autant.

Bien que le barrage soit détruit, ces terres sont si basses qu'elles n'ont pas été utilisées, et sont sans valeur, étant impraticables le printemps.

Il ne saurait en conséquence y avoir aucune sérieuse objection à l'inondation de ces terres comme par le passé ; les travaux pour obtenir le niveau voulu seraient ainsi réduits à peu de chose.

Entre l'écluse 5 et Perth, le niveau du bief était maintenu par un barrage au ruisseau de Tebb, à 28 pieds au-dessus de celui de Port-Elmsley.

Ce niveau ne saurait aujourd'hui être maintenu, car dans les crues du printemps une grande partie des terrains dans la ville de Perth et dans les environs se trouveraient inondés, et la valeur des constructions, etc., qui s'y trouvent est trop considérable pour qu'on songe à ruiner ces immeubles.

On se propose donc de baisser le lit de la rivière où la chose sera nécessaire pour obtenir le tirant voulu.

Cela entraînera beaucoup d'excavation dans le roc. Cependant celui-ci est schisteux et se travaillera facilement. Pour rétablir le canal sur la ligne primitive de la Tay, de façon à y permettre la navigation des bateaux qui passent aujourd'hui par le Rideau, il faudrait:

1° Reconstruire quatre écluses en pierre, de plus grandes dimensions, c'est-à-dire d'au moins 126 pieds de longueur entre les chardonnets sur 26 pieds de largeur, et 5 pieds d'eau sur les buscs.

2° Reconstruire quatre barrages et déversoirs.

3° Creuser un chenal dans le roc entre les écluses 3 et 4.

4° Creuser un chenal dans le roc entre l'écluse 4 et Perth.

5° Désintéresser les propriétaires des moulins situés aux écluses 1, 2 et 3.

6° Régler les réclamations légitimes qui pourraient être faites en conséquence de l'inondation des terres.

D'un autre côté on a attiré mon attention sur une autre route qui quitterait la rivière à environ un mille et quart en amont de la quatrième écluse et passerait par

un canal artificiel d'environ un mille de longueur jusqu'à la baie de Beveridge sur le lac Rideau.

Cela raccourcirait la voie considérablement. La différence du niveau se corrigerait au moyen de deux écluses de treize pieds d'ascension à une distance d'un demi-mille l'une de l'autre.

Une exploration a été faite, et la route a été trouvée parfaitement pratiquable, et sans être plus dispendieuse, beaucoup meilleure pour la navigation.

Cette déviation entraînerait les travaux suivants:

1° Draguer une entrée dans l'écluse n° 1 (nouvelle route) et construire des jetées d'entrée.

2° Construire deux écluses de treize pieds d'ascension chacune et de cinq pieds d'eau sur les buscs.

3° Creuser un chenal de trente pieds de largeur avec pente de deux et demi pour un, et d'environ six pieds de profondeur, sur une distance de 1,400 pieds jusqu'à l'écluse deux, dans un fond partie d'argile et partie de roc.

4° Creuser dans l'argile et le roc un chenal d'une profondeur moyenne de cinq pieds jusqu'à la rivière Tay, distance de plus de 4,000 pieds.

5° Construire un barrage sur roc plat à peu de distance en aval de l'endroit où la déviation projetée quitte la rivière, afin d'exhausser le niveau à sa hauteur primitive.

6° Depuis la rivière Tay jusqu'à Perth l'approfondissement du chenal devra se faire également pour une route ou pour l'autre.

Par ce tracé la longueur de la voie sera d'environ sept milles, de Perth au lac Rideau; on pourra encore la raccourcir de près de deux milles en coupant des tranchées dans les courbes les plus fortes de la rivière. L'eau qui ne sera pas employée à la navigation sera déversée sur un barrage plat et alimentera les moulins en aval. Il n'y a pas de doute que la Tay fournira assez d'eau pour suppléer aux pertes par l'évaporation, les fuites et les éclusages. La Tay prend sa source dans les lacs à une trentaine de milles à l'ouest de Perth, et elle reçoit les eaux de plus de 200 milles carrés.

Il y a cependant plusieurs moulins appartenant à des particuliers, un à Perth et cinq ou six en amont, qui ont des barrages sur la rivière. Leurs réservoirs n'étant pas considérables, je ne crois pas que la fermeture des barrages le soir ou lorsqu'il y a des réparations à faire, nuise au niveau du canal. Cependant, il serait bon que le gouvernement, qui contrôle aujourd'hui la décharge de quelques-uns des lacs les plus considérables de la Tay, eût le contrôle de la rivière toute entière.

Il a fallu tant de temps pour faire le relevé de la rivière, établir les lignes de niveaux, et constater approximativement l'étendue des terres inondées, qu'on a dû remettre à plus tard la subdivision de la rivière en sections et d'autres travaux nécessaires.

L'estimation ne saurait être qu'approximative, mais je ne m'attends pas que les dépenses soient de plus de $150,000.

La ville de Perth est le centre d'une vaste contrée riche en mines, qui commence à se développer; et l'on représente que la construction de ce canal sera d'un grand avantage pour l'exploitation minière. Les bateaux pourront rapporter de Kingston de la houille et autres marchandises lourdes qui peuvent être transportées à meilleur marché par eau que par chemin de fer. Il sera aussi établi un bateau à passagers et à marchandises sur le canal lorsque celui-ci sera terminé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,

Ingénieur-contrôleur.

M. A. P. Bradley,

Secrétaire, chemins de fer et canaux,

Ottawa.

Canal Saint-Pierre.

Ottawa, 19 octobre 1882.

Monsieur,—La navigation sur le canal Saint-Pierre s'est formée en 1881 le 31 décembre, et la saison de 1882 a commencée le 5 mai.

Ci-suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Mois.	Nombre de navires allant au nord.	Tonnage.	Montant des péages perçus.	Nombre de navires allant au sud.	Tonnage.	Montant des péages perçus.
1881.			$ cts.			$ cts.
Juillet	66	3,262	75 30	52	2,861	74 29
Août	63	2,224	74 15	43	3,212	47 25
Septembre	71	2,914	44 00	59	3,220	83 00
Octobre	95	2,122	65 15	78	4,231	56 25
Novembre	55	2,641	61 12	48	1,840	60 13
Décembre	38	2,027	35 42	21	1,841	43 55
1882.						
Mai	18	1,090	26 00	15	874	17 00
Juin	72	2,812	43 30	54	1,841	42 30
Totaux	478	19,092	424 44	370	19,920	423 71

Récapitulation.

Nombre total des navires	848
Tonnage total	39,012
Total des perceptions	848 21

Je dois dire que le canal a bien fonctionné. Pour faciliter le passage des bâtiments la nuit, des feux ont été placés aux entrées du canal et dans les endroits où le besoin s'en faisait le plus sentir. Des bouées ont été placées à la baie de Saint-Pierre et au Bras d'Or, pour la commodité des navires entrant dans le canal ou en sortant dans les gros temps. Il a été dépensé quelque chose pour la confection d'un chemin à partir de l'écluse jusqu'au chemin de halage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur ordinaire.

M. A. P. Bradley,

Secrétaire, chemins de fer et canaux,

Ottawa.

ANNEXE No 7.

TABLEAU des entreprises faites dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Chemins de fer et canaux.	No du contrat du ch. de fer C.P.	Contrat, lettre, etc., sur lequel est basée l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Nature de l'entreprise.
Chemin de fer Canadien du Pac.	89	Contrat n° 6,639...	John Patterson............	22 août 1881...	Construction de gares à voyageurs et à marchandises entre Emory's-Bar et Savona's-Ferry, Col.-Britannique.
do do	90	do 6,472...	Ferris, Paul et Milwarg	17 mai 1880...	Transport des équipes des ingénieurs depuis l'extrémité de la voie, section 15, jusqu'aux travaux du contrat 42.
do do	92	do 6,623...	Andrew Onderdonk et Cie....	22 fév. 1882...	Construction de la voie d'Emory's Bar à Fort-Moody.
do do	93	do 6,635...	do	do	Fourniture et érection d'un pont de fer sur la Fraser à Lytton, C.-B.
Chemin de fer Intercolonial......	.....	do 6,584...	James Crossen......................	21 nov. 1881...	Construction et livraison à Chaudière-Junction de 3 voitures de première.
do	......	do 6,585...	Dubs et Cie..........................	do	Construction et livraison sur la voie à Halifax de 10 locomotives.
do	......	do 6,602...	James Harris et Cie..............	16 déc. 1881...	Construction de 100 gondoles et 50 wagons fermés.
do	......	do 6,608...	Barrows et Cie......................	9 jan. 1882...	do 100 do de 40,000 livres de capacité.
do	......	do 6,645...	Cie de char d'Ontario	4 mars 1882...	do 3 voitures de seconde.
do	.....	do 6,657...	Carrier, Lainé et Cie............	16 jan. 1882...	do 100 wagons fermés, 33 pieds de long et de 50 wagons fermés de 29 pieds.
do	......	do 6,808...	Charles Powell	23 mai 1882...	Transport des marchandises entre la Pointe-du-Chêne, Shédiac et Richibouctou, N.-B.
do	......	do 6,809...	Henry O'Leary......................	do	do do do
do	......	do 6,859...	George Fleming et Cie..........	26 juin 1882...	Construction et livraison à Saint-Jean, N.-B., de 3 locomotives à quatre roues couplées.
Chemin de fer de l'Ile du P.-E.	......	do 6,671...	Canadian Locomot. and Engine Co. (à resp. limitée)..	21 avril 1882...	Construction de 2 locomotives.
do do	......	do 6,810...	Cie de chemin de transport de Chignecto	....	Construction d'un chemin de fer à navires sur l'isthme de Chignectou entre la baie Verte et la baie de Fundy.
Canal Lachine.......................	......	do 6,637...	D. et W. Gaherty et Cie.......	16 mars 1882...	Prolongement de la jetée du chemin de fer Grand-Tronc à Lachine.
Canal Welland.........	.....	do 6,567...	H. J. Beemer	3 nov. 1881...	Achèvement des travaux de la section 27.

TABLEAU des entreprises faites dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1882.—*Suite.*

Chemins de fer et canaux.	Contrat, lettre, etc., sur lequel est basée l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Nature de l'entreprise.
Travaux de la rivière Ottawa..........	Contrat nº 6,485...	Poupore et Charlton............	3 août 1881...	Contruction de barrages flottants à Grand-Calumet, aux Rapides Plats et au Rocher-Fendu ; et excavation de battures, etc , sur le haut de l'Ottawa entre les chutes du Grand-Calumet et les écluses de la Culbute.
Canal Cornwall..........................	do 6,488...	James A. Gordon.................	do 10...	Construction de 5 portes pour les nouvelles écluses au bas du canal.
Canal Grenville	Lettre 56,184...	James Goodwin..................	do 1...	Agrandissement de l'entrée supérieure du canal Grenville (extension du contrat nº 4,612).
do	do 92,214...	do	do 2...	
do	do 6,629...	Brecken et Cie..................	7 fév. 1882...	Achèvement des travaux à la Pointe-à-la-Graisse, et agrandissem. de l'entrée inférieure du canal Grenville.
Canal Rideau............................	do 6,491...	Z. E. Askwith	8 août 1881...	Dragage d'un chenal à travers des bancs de sciure amoncelés au pied des écluses à Ottawa.
En général	Par arrêté 28,658, du conseil 28,851...	Cie de navigation de steamers du Saint-Laurent...............	8 avril et 9 mai.........	Service d'un bateau à vapeur pour la Baie des Chaleurs.

ANNEXE No 8.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 28 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état des réclamations envoyées aux arbitres officiels du département des chemins de fer et canaux, et des décisions ou recommandations des arbitres pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHS. THIBAULT,

Secrétaire.

M. A. P. BRADLY, secrétaire,

Département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

TABLEAU des réclamations renvoyées aux arbitres officiels du département des chemins de fer et canaux, et des décisions des arbitres, etc., etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Réclamant.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi.	Renvoyé soit à un arbitre ou au conseil au complet.	Renvoi soit p. une déc. d'ap. l'Acte 31 V., c. 12, ou pour rapport d'ap. l'Acte 41 V. c. 8	Montant réclamé.	Montant accordé ou dont le paiement est recommandé.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
		1881			$ cts.	$ cts.		
William Fraser..........	Chemin de fer Intercolonial—Feu proven. d'une locomotive.	11 août....	Un arbitre......	Rapport	106 00	....	....	Renvoyé de nouveau.
John Gunn	do do	11 do ...	do	do ...	63 25	22 56	12 juillet '82	
M. J. Anderson..........	Canal Cornwall—Expropriation de terrain..................................	22 do ...	Conseil entier.	Décision	1,600 00	1,095 00	1er juin '82	
Quai Tully ou Darby ..	Chemin de fer Intercolonial—Expropriation	26 do ...	do	do ...	....	....	Retirée........	Réglée à l'amiable.
John Hoschke	Canal Welland—Dommages causés à des pom. de terre par l'inondat.	1er sept...	Un arbitre......	Rapport	577 50	Nil.	19 juillet '82	
Rév. Matthew Smith....	Chemin de fer Intercolonial—Destruction d'un privilège de moulin.	1er do ...	do	do ...	400 00	do	5 sept. '81	
Thomas Nixon......	Canal Welland—Dommages causés par le coursier	22 oct. ...	do	do ...	Non mentionné.	100 00	9 nov. '81	
Cie de macadam., Sainte-Catherine et Thorold	Canal Welland—Réduction des recettes des péages..........................	22 do ...	do	do ...	....	1,000 00	7 août '82	
Robert Pugsley..........	C. de f. de l'Est et A. N.—Exprop. et dommages causés par l'eau......	22 do ...	do	do ...	Non mentionné.	Nil.	19 oct. '81	
Chas. D. Fillmore.......	Chemin de fer Intercolonial—Deux chevaux tués..........	13 do ...	do	do ...	200 00	200 00	21 juillet '82	
Certains sauvages.......	Canal Well'd—Domm. à des terrains inondés par le barrage de Du'nville	23 do ...	do	do ...	....	8,433 14 avec 40 ans d'intérêt.	5 août '82	En tout $28,672.67.
		1882.						
T. T. Landry..............	Ch. de fer Intercolonial—Inondation provenant d'un déversoir............	12 janvier.	Conseil entier.	do ...	384 00	150 00	9 mai '82	
David Pescod	Canal Cornwall—Tranchée sur sa terre..	17 do ...	Un arbitre......	do ...	Non mentionné.	Nil.	20 juin '82	
Mme Helena Amsden...	Canal Welland—Dommage causé à son terrain par l'exhaus. du niveau	6 février.	do	do ...	do ...	....	....	

John Jessemer	Canal Cornwall—Blessures corporelles et cheval tué.	18 mars...	do	do ...	do ...	Nil.	22 juin '82	
Chas. Bertrand	Ch. de fer Intercolonial—Dommage à la récolte de grains par le feu...	23 do ...	do	do ...	357 00	209 40	2 août '82	
Martin Dooling	Ch. de fer Intercol.—Dommage à la récolte de foin, causé par la rupture de la digue à Moncton	23 do ...	do	do ...	Non ment.	500 00	30 mars '82	
J. B. Foster	Ch. de fer Intercol.—Valeur d'une tonne de mélasse détruite	13 avril...	do	do ...	352 32	79 85	1er mai 1882	
Thos. Giles	Chemin de fer Intercolonial—Valeur de deux bœufs tués.	19 do ...	do	do ...	80 00	80 00	17 juin 1882	
John White	Canal Carillon—Inondation causée par l'exhaussement du barrage sur la rivière du Nord	21 do ...	do	do ...	480 00	300 00	2 août 1882	
John Morran, *alias* Morin	do do ...	21 do ...	do	do ...	N. mentio'né	50 00	2 do 1882	
Patrick Farrel	do do ...	21 do ...	do	do ...	150 00	150 00	do	
John Veitch	do do ...	21 do ...	do	do ...	250 00	250 00	do	
David Gauthier	do do ...	21 do ...	do	do ...	Non ment.	200 00	do	
James N. Cogswell	Ch. de fer Interc.—Expropriation....	22 do ...	do	do ...	300 00	225 00	7 juillet '82	
D. C. Hyslop	do Dommages au terrain, causé p. l'eau	4 mai ...	do	do ...	....	....	....	
John E. Baldwin	do Retard dans l'expédit. d'une cargais. de pomm. de terre	4 do ...	do	do ...	488 83	Nil.	5 août 1882	
Walter Lang	do Feu mis à du bois p. des flammèches...	4 do ...	do	do ...	34 60	....	....	Renvoyée de nouveau.
J. B. Fraser	do do ...	4 do ...	do	do ...	12 50	....	....	do
Thos. Carney	Emb. Pembroke, C. de f. C.P.—Expr.	do 12...	Conseil entier.	Décision	23,950 00	65 60*	14 oct. 1882	*Avec intérêt.
W. N. Fairbanks	do do ...	12 do ...	do	do ...	N. mentio'né	75 60*	do	do
Robt. Morrison	do do ...	12 do ...	do	Rapport	do ...	3 50	do	Absent.
Geo. Mervin	do do ...	12 do ...	do	do ...	do ...	1 33	do	do
Jno. W. Nelson	do do ...	12 do ...	do	do ...	do ...	4 00	do	do
Geo. B. Spencer	do do ...	12 do ...	do	Décision	do ...	800 00	do	
Fred. T. Bradley	do do et dom'ages	12 do ...	do	do ...	5,568 00	1,246 66	do	
Duncan Campbell	do do ...	12 do ...	do	Rapport	N. mentio'né	41 40	do	do
Saml. Sullivan	do do ...	12 do ...	do	Décision	....	....	Retirée......	Réglé.
Thos. B. Whitley	do do ...	12 do ...	do	Rapport	N. mention'é	0 86	14 oct. 1882	Absent.
Hugh Carmichael	do do ...	12 do ...	do	do ...	do ...	4 76	do	
Rév. G. Young et J. H. Ashdown	do do ...	12 do ...	do	Décision	....	....	Retirée.	Réglé.
J. B. Legimonière	do do ...	12 do ...	do	do ...	....	....	do	do
E. L. Drewry pour le major Brown	do do ...	12 do ...	do	do ...	....	....	do	do
Christopher Mackintosh	do do ...	12 do ...	do	do ...	....	....	do	do
Duncan Arthur *et al*, exécut. de la suc. du Dr Bird	do do ...	12 do ...	do	do ...	....	....	do	do
do do ...	do do ...	12 do ...	do	do ...	....	....	do	do
M. H. Bird (Mme Gunn)	do do ...	12 do ...	do	Rapport	15 00	15 00	14 oct. 1882	

Tableau des réclamations renvoyées aux arbitres officiels du département des chemins de fer et canaux et des décisions des arbitres, etc., etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.—*Fin.*

Réclamant.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi.	Renvoyé soit à un arbitre ou au conseil au complet.	Renv. soit p. une déc. d'ap. l'Acte 31 V., c. 12, ou p. rapp. d'ap. l'Acte 41 V., c. 8.	Montant réclamé.	Montant accordé ou dont le paiement est recommandé.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
					$ cts.	$ cts.		
John Gunn	Emb. Pembr'k, C. de f. C. P.—exprop.	12 mai ...	Conseil entier.	Décision	617 60	41 40	14 oct. 1882	
W. R. Sutherland........	do do ...	12 do ...	do	Rapport	....	2 00	do	
E. Metcalfe..................	do do ...	12 do ...	do	do ...	....	3 20	do	Absent.
Napoléon Rioux..........	Chemin de fer Intercolonial—inondation et deux vaches tuées.........	30 do ...	Un arbitre......	do ...	267 20	Nil.	2 août 1882	
Hugh McDonald	Canal Cornwall—inondation	3 juin ...	do	do ...	....	do	23 juin 1882	
Fred. Hardy......	Chemin de fer Intercolonial—deux chevaux tués......	8 juillet..	do	do ...	220 00	do	31 juillet '82	
J. R. White	do domm. causés par l'érect. d'un abri contre la neige..	10 do ...	do	do ...	....	....	....	
W. M. Richardson	do retard dans l'expédit. d'une cargaison de pom. de t.	10 do ...	do	do ...	....	....	....	
Jos. Black..................	do deux bœufs tués...	11 do ...	do	do ...	N. mention'é	40 00	3 août '82	
Thos. R. Schurman.....	Ch. de fer I.P.E.—cheval tué.........	11 do ...	do	do ...	do ...	Nil.	do	
William Mattheson.....	Chemin de fer Intercolonial—Cheval tué......	11 do ...	do	do ...	do ...	....	....	

CHAS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

Ottawa, 27 octobre 1882.

ANNEXE No 9.

ÉTAT GÉNÉRAL.

1° Pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques loués sur les canaux, etc. pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

2° Propriétés achetées parle ministère des chemins de fer et canaux pour les chemins de fer et canaux du Canada, et propriétés vendues comme n'étant pas nécessaires aux chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

8—12

ETAT

1o.—Pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur les canaux

Date.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Canal Beauharnois.	
6 juill. 1881.	21 ans, renouvelable.	Jas. McDonald.........	Lot du cadastre 830, en amont de l'écluse de garde, Valleyfield.	Moulin à farine.....
11 jan. 1882.	Durant bon plaisir.	Isidore Larocque......	Partie N. du ½ lot S.O. No. 21, 1re concession, Catherinestown.	Ferme...................
23 mai 1882.	do	Robt Steel.......	Lot à Valleyfield, bassin de la riv., en amont de la digue. et de l'écl.	Remise à charbon.
do	do	Wm. Hood................	Lot de cad. 98A, Ste-Cécile, à l'extr. est de la digue, Grande Ile.	Ferme...... ....
			Ch de fer Canadien du Pacifique.	
23 déc. 1881.	do	Cie. du chemin de fer Portage, Westbourne et Nord-Ouest.	Locomot. "Countess of Dufferin" et 20 waggons plateformes.	....
			Canal du Fort Frances.	
1er août 1881	do	S. H. Fowler...........	Terr. à Alberton, du district lac La Pluie, et droit de construire une digue à la tête du canal et un pont sur l'écluse.	Cour à bois..........
			Chemin de fer Intercolonial.	
1er juil. 1881	10 ans............	John Miller *et al.*.......	Lot entre la ligne du ch de fer et le côté sud de la riv. Richibouctou, comté de Kent, N.B.	Manufac. d'extrait d'écorces.
12 déc. 1881.	2 ans et renouv. pour 2 ans.	Archd. Nelson, (au Gouvernement.)	Magasins de l'Hôtel International, Halifax, N.E.	Bur. p. la vente de billets de ch. de fer
19 juill. 1882	Sur 30 jours d'avis.	Wm. Cunard, (au Gouvernement.)	Lot à Richmond, N.E., sur lequel repose le poteau à signaux.	Poteaux pour signaux, etc.
			Canal Lachine.	
3 sept. 1881.	Durant bon plaisir.	John Costigan.........	Lot sur le côté ouest du bassin St-Gabriel, Montréal.	Cour à charbon .....
2 do 1881	do	G. H. Grier.............	do do ...	Cour à bois..........
3 do 1881	do	D. H. Henderson......	do do ...	do ....
31 août 1881.	21 ans, renouvelable.	Cie. manufacturière des Marchands.	Eau par un tuyau de 10 pcs. jusq. leur usine, ville de St-Henri	Filature de coton et blanchisserie.
18 nov. 1881.	Durant bon plaisir.	Cie. d'Abattoirs de la Puissance.	Eau par un tuyau de 6 pcs. jusqu'à leur abattoir, ville de St-Henri.	Abattoir, etc.........
3 fév. 1882.	do	Vital Paradis..........	Lot de quai à l'extrém. du bass. St-Gabriel No. 2, Montréal.	Elévateurs et remises à charbon.
18 mai 1882.	do	do	Lot de quai à l'entrée du bassin St-Gabriel No. 2, Montréal.	do ...
22 août 1882	do	Cité de Montréal	Emplacement pour bain flottant dans le canal, côté N.-O., entre le pont de la rue Wellington et le pont du ch. de fer Grand-Tronc.	Bain flottant. ....
			Canal Rideau.	
8 sept. 1881.	21 ans, (renouvelable.)	Geo. Merrick...........	Pouvoir d'eau sur les lots Nos. 21 et 22 de la Jonction Gore de Gloucester, Hogsback.	Filature de coton .
28 nov. 1881.	Durant bon plaisir.	Francis Abbott........	Partie du lot 40, 1re concession de Nepean, près du marais Dow.	Ferme...... . ...

GÉNÉRAL:

et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Force du pouvoir d'eau loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement.			Observations.
				Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	
			$ cts.	$ cts.			
4 moulanges	15,800 pds	1er juil. 1881	20 00	10 00	1er janv. et 1er juillet.	1er janv. 1882	Sur le chemin de Grande Isle.
....	9.93 acres.	20 août 1881	10 00	10 00	1er sept.	Sur livraison du bail.	En amont du canal.
....	150x30 pds	1er mai 1882	40 00	40 00	1er mai..........	do	
....	2 acres.	1er avril 1882	4 00	4 00	1er avril.........	do	
....	....	....	5 00	....	....	....	Par jour pour locomot.
			0 50	....	....	....	do les wag.
....	120x$\frac{350}{400}$ 40x350	1er mai 1881	20 00	20 00	1er mai.	Sur livraison du bail.	
....	3.55 acres.	1er juil. 1881	3 55	3 55	1er juillet	1er juil. 1881	A $1 par acre par ann.
....	....	12 déc. 1881	275 00	68 75	Trimestriellement.		
....	....	....	1 00	....	1er juillet		
....	3.00 acres.	Date du bail	170 00	170 00	1er mai.	1er mai 1881	Ces baux annulent le n° 2,468.—Avis de quitter donnés le 19 mai 1882.
....	6½ do	do	230 00	230 00	do	do	
....	5 do	do	200 00	200 00	1er janvier......	do	
Tuyau de 10 p.	....	6 août 1881	200 00	100 00	1er janv. et 1er juillet.	1er janv. 1883	
Tuy. de 6 pouces	....	7 sept. 1881	25 00	25 00	1er juillet.......	1er juil. 1882	
....	....	1er janv 1882	180 00	180 00	1er janvier......	1er janv. 1883	Annulé par le bail subséquant; localité changée.
....	300x36 pds	do	180 00	180 00	do	do	
....	120x25 pds	1er juil. 1882	1 00	1 00	1er juillet.......	Sur livraison du bail.	
Tout le surplus d'eau.	4 acres.	13 août 1881	50 00	25 00	1er janv. et 1er juillet.	1er janv. 1881	4 mois de plus p. construire la filature par O.C. du 7 mars 1882.
....	1 do	1er nov. 1881	3 00	3 00	1er nov..........	1er nov. 1881	Ceci annule le bail 5,435 accordé à J. Burgess.

8—12½

ETAT GÉNÉRAL indiquant: 1°—Pouvoirs d'eau et autres propriétés

Date.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employés.
			Rivière Trent.	
17 mai 1882	21 ans, (renouvelable.)	H. J. B. Williams.....	Pouvoir d'eau pour son moulin sur le lot n° 27, dans la 18e concession, towns. de Smith, aux rap. Buckhorn, près du pont de Hall.	Moulin à farine......
			Canal Welland.	
21 sept. 1881	1 an...............	John Thompson (au gouvernement.)	Bâtiments sur le lot 29, dans la 2e concess. d'Humberstone, près de la section 34, et terrain............	Emmagasinage de dualine.
8 août 1881	21 ans, (renouvelable.)	James Wilson..........	Surp. d'eau pass. par le cour. qui doit être construite par le locataire, du niveau 16 au niveau 15, Merritton	Fond. et atel. p. la const. de mach.
1er juil. 1881	do	Gordon et Mackay....	Surplus d'eau près des écluses 12, 13, 14, Merritton, et partie du lot 12 dans la 9e conces., Grantham	Filature de coton...
28 déc. 1881.	Durant bon plaisir	Geo. Wallace..........	Lot sud de la rue du Canal, est, p. de la r. Tamarack, Dunnville	Tannerie................
11 juil. 1882	21 ans, (renouvelable.)	King et Dolan (ou Merriton Cotton Mills.)	Lots 11, 12, dans la 10e concession, Grantham, Merritton.	Filature de coton, etc.
27 mai 1882	Durant bon plaisir...	F. O. White..............	Partie du lot 247, township de Thorold, dans la ville de Welland, à l'est du canal.	Pâturage................
5 juin 1882	do	John F. Rees.	Partie du lot 11, dans la 7e concession, Grantham.	do ....

loués sur les canaux et chemins de fer, etc.—*Fin.*

Force de pouvoirs d'eau loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement. Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année	Quand le premier paiement est échu.	Observations.
			$ cts.				
3 moulanges ou force de 30 chevaux	....	1er oct 1880.	120 00	60 00	1 jan. et 1 juill.	1er juil. 1882	
....	2 acres.	1er mai 1881.	75 00	75 00	1er mai..........	1er mai 1881.	
Force de 25 chevaux.	....	12 juill. 1881.	{ 60 00 / 5 00	Pour les 1ers 10 chevaux / cha. force en sus	1 jan. et 1 juil	1er jan. 1882	
Tout le surplus de l'eau.	7 acres.	1er juill. 1881	240 00	120 00	do do	do	Renouvellement du bail 2,320A du 12 mai 1862.
Par la vapeur.	....	25 oct 1881.	20 00	20 00	1er novembre..	1er nov. 1881	
Force de 200 chevaux.	3 acres.	1er avril 1882	400 00	200 00	1 jan. et 1 juill.	1er juil. 1882	Bail 2,499 du 27 décembre 1853, à J. Brown, résilié.
....	4 do	6 mars 1881	20 00	20 00	1er avril	1er avril 1882	
....	16¾ do	1er do 1881	50 25	50 25	1er mars.........	1er mars 1882	

2°—Propriétés achetées par le ministère des chemins de fer et canaux, et propriétés vendues par le même ministère comme n'étant pas nécessaires aux dits chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
					A. R. P.	$ cts.	
17 oct. 1881.	Hugh McDonald......	Sa Majesté...	Lot 5, dans la ville de Cornwall, Pointe Potasse	Canal Cornwall....	4 1 15	1,954 68	
27 oct. 1881.	D.W. Macdonell *et ux.*	do ...	do 3 et 4, do do ...	do	11 2 18	7,736 88	
16 déc. 1881.	Matthew Orr...........	do ...	Ordre de la cour du banc de la reine de le payer pour le lot 2, Pointe Potash	do	6 3 11	491 63	
do	Exécuteurs de Wm. Mattice.........	do ...	Ordre de la cour du banc de la reine de le payer pour le lot 7, Pointe Potasse	do	1 1 36	103 00	
			Canaux de Carillon et Grenville.				
19 déc. 1881.	E. H. Parent...........	do ...	Une maison en brique construite sur le terrain du gouvernement, lot 8, 1er rang, Grenville.	Canal Grenville....	26x36 pds.	4,000 00	
21 mars 1879	James Weldon..........	do ...	Un lot de terrain dans le township de Grenville	do ...	0·3614 acres	350 00	
27 nov. 1878.	T. et W. Owens *et al.*	do ...	do à Stonefield	do ...	2·403 do	240 30	
17 juin 1878.	do ...	do ...	do do	do ...	2·439 do	243 90	
do	do ...	do ...	do do lot de maison d'éclusier donné en échange de celui-ci......	do ...	3·533 do	300 00	
4 mars 1882	Allan Cameron *et al.*	do ...	Lot 9, dans la 1re concession, Chatham.........	do ...	0·0463 do	4 63	
do	D. McMillan *et al.*......	do ...	do 6 et 7, do Grenville	do ...	0·2140 do	21 40	
			Canal Chambly.				
19 nov. 1881.	J. C. Pierce et fils....	do ...	Un bâtiment près la rue Partition, Saint-Jean, P.Q., terrain du canal	Canal Chambly....	....	1,000 00	
25 juill. 1882	Joseph Malo......	do ...	Maison et lot 130, Saint-Joseph de Chambly..................	do	3,780 pds. fr	1,450 00	Pour le garde-clés.
			Chemin de fer Intercolonial.				
4 janv. 1882	Sa Majesté.	John Smith.	Lot aux coins des rues Albion et Clarence, Saint-Jean, N.B......................................	C. de f. Intercolonial	....	*Gratis.*	Non requis pour

12 fév. 1881	Wm. Morice et Sir Albert J. Smith....	Sa Majesté..	Terrain à Sackville pour garage du chemin de fer Intercolonial, du lot de J. D. Dixon au quai sur la rivière Tantramar	do ...	0·82 acre.	302 00	chem. de fer. Ceci est donné gratis comme compensation pour terre prise d'une colline sur son terrain, pour ballast, etc.
28 avril 1882	Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse....	Gouvernem. du Canada	Lots de grève dans le port d'Halifax, N.-E., en front du nouveau terminus en eau profonde pour les quais projetés....................	do ...	16½ acres..	Gratis.	
			Canal Lachine.				
23 juin 1881.	Succession de Louis Bernier................	Sa Majesté...	Lot du cadastre 3719, côte Saint-Paul	Canal Lachine......	14,100 pds.	{ 1,410 00 313 96	
17 déc. 1878.	Cité de Montréal......	do ...	do { 2287, ville Saint-Henri. 2512, village St-Gabriel. } ...	do	3,246 do	1,758 12	
14 fév. 1877.	Cie de Transport de Montréal......... ...	do ...	do 2444, ville Saint-Henri	do	8,415 do	5,890 50	
26 fév. 1877.	do ...	do ...	Améliorations sur le lot 2509, ville St-Henri..	do ... {	90,500 do M. matériel.	25,260 00 4,500 00	Bail 3277, cédé.
11 avril 1877	J. L. Thompson *et ux.*	do ...	Lots du cadastre 3716 et 3717, village de la côte Saint-Paul	do	5,248 pd.	524 80	
do	F. Blegnier *dit* Jarry *et ux*............	do ...	Lot du cadastre 1009, paroisse de Lachine......	do	19,836 do	632 08	
9 janv. 1877	Mme J B Auger.....	do ...	do 2443, ville Saint-Henrie.........	do ... }	17,252 do	{ 11,645 10	
20 do 1877	Auger Shipping Co...	do ...	Ratificat. du titre de 2443, ville de St-Henri..	do ... }		100 00	Intérêt.
6 déc. 1877	O. W. Stanton	do ...	Lot du cadast. 2308, ville de Saint-Henri.........	do	19,070 do	10,488 50	
27 nov. 1877	Mosely et Ricker	do ...	do 2152, ville de Saint-Henri.........	do	1,899 do	1,383 50	
19 fév. 1877	Cie des Laminoirs de Montréal.......	do ...	do 2444, do	do	1,889 do	1,369 53	
5 janv. 1877	W. B. Davidson *et ux*	do ...	do 3600, village de la Côte St-Paul.	do	42,574 do	9,744 10	
2 do 1877	H. Hadley, tuteur de D. J. Hadley.........	do ...	do 1012, paroisse de Lachine..........	do	52,113 do	1,744 29	
27 fév. 1877	P. Vallière *et ux*.......	do ...	do 1008, do	do	10,492 do	724 76	
18 avril 1877	P. Donovan *et ux*.....	do ...	do 1413, quartier Ste-Anne, Montreal	do	2,011 do	2,212 10	
13 fév. 1877.	H Brownrigg *et ux*...	do ...	do 2513, sous-lot 4, village St-Gabriel	do	4,418 do	1,435 85	
17 do 1877.	P. Ryan *et ux.*	do ...	do 2513. 2 et 3 do	do	7,536 do	2,449 20	
21 do 1877.	J. H. Joseph............	do ...	do 1411. quart. Ste-Anne, Montréal.	do	5,808 do	7,260 00	
22 janv. 1877	H. Hogan	do ...	do 2443. ville St-Henri.................	do	3,113 do	2,101 28	
30 août 1877	Wm. Brennan *et ux*...	do ...	do 1412, quartier Ste-Anne, Montréal	do	8,734 do	9,607 40	
7 déc. 1876	J. Lemieux, tuteur de M. A. Lemieux......	do ...	do 1194, do do .	do	5,008 do	3,500 00	
15 oct. 1877.	J S. Evans.	do ...	Un lot dans la paroisse de Lachine................	do	1,822 do	54 66	
12 janv. 1877	T. Gariépy et ses enfants	do ...	do ville de Lachine	do	16,410 do	{ 7,444 00 186 10	Intérêt.
18 juin 1877.	B. Furniss et Jetté *et al*.........	do ...	Lot du cadastre 3413, sous-lots 3, 4, 5, 6, ville de Saint-Henri.....	do	35,170 do	7,034 00	
5 déc. 1876	Thos. Henrichon.......	do ...	do 3615, village de la côte St-Paul	do	7,296 do	460 76	

2°—PROPRIÉTÉS achetées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canal Lachine—Suite.			$ cts.	
26 mars 1877	John Jackson.	Sa Majesté..	Lot du cadast. 1003, paroisse de Lachine	Canal Lachine......	37,395 pds	2,983 97	
5 oct. 1877.	C. McArthur *et ux*....	do ...	do 1006, do	do	39,649 do	1,239 47 84 91	 Intérêt.
26 avril 1878	P. A. Fauteux *et al*...	do ...	do 3928A, village de la Côte St-Paul	do	1,600 do	240 00	
5 janv. 1877	A. Aubertin.....	do ...	do 3614, do ...	do	7,899 do	632 94	
26 avril 1878	L. Fauteux *et ux*	do ...	do 3928A, do ...	do	26,238 do 4,025 do	5,000 00 550 00	 Intérêt.
6 déc. 1877	Sémin're de Montréal	do ...	do 3410, 3411, do ...	do	62,883 do	9,500 00 699 83	 Intérêt.
11 juin 1878	Wm. Evans *et ux, et al*	do ...	do 3607, do ...	do	118,194 do	3,767 00 1,883 50 100 00	Titre de terrain. Reçu de R. et T. W. Evans. Dommages.
7 juin 1877.	Exécuteurs de feu Wm. Dow	do ...	do 1022, paroisse de Lachine..........	do	48,430 do	2,322 00 90 00 100 00	Titre de terrain. Reçu pour locat're. Coût de l'arbitr'ge.
12 avril 1877	V. Jarry *dit* Henrichon *et al*.............	do ...	do 1010 do	do	22,684 do	1,834 52 7 00	Terrain. Reçu p clôturage.
11 mars 1878	Moisic Iron Co., par Wm. Rhind.	do ...	do 2511, 2512, village St-Gabriel....	do	11,039 do	3,913 45 50 00	Terrain. Clôtures.
31 déc. 1877.	C. Gareau *et ux*.	do ...	do 3720, 3721, village, Côte St-Paul	do	608 do	60 80	
11 fév. 1878.	L. Dupuy, syndic de J. McNaughton *et al*	do ...	do 968, paroisse de Lachine...........	do	53,556 do	4,040 18	
7 mars 1878	M. et A. Latour, par D. Bélanger, curate'r	do ...	do 1021, do	do	37,576 24,246 ...	3,359 00	
9 janv. 1877	C. S. Watson, exécuteur de la femme de	do ...	do 2176, 2177, ville de St-Henri	do	3,517 ft.	1,336 46	
2 fév. 1878.	M. Thierry *et ux*.....	do ...	do 1017, 1020, paroisse de Lachine.	do	76,467	4,629 00	
24 mars 1877	J. B. Désève *et al*....	do ...	do 3912, 3601, village, Côte St-Paul	do	23,845 14,600	4,055 00	
20 do 1877	H. Pigeon *et ux*.	do ...	do 1007, paroisse de Lachine..........	do	37,094	1,258 32 50 00	Pour terrain. Pour emp. un puits.

17 sept. 1876	John McDougall	do ...	Bâtiments, etc., sur les lots 1067, 1069, division de Sainte-Anne, Montréal........	do	14,825	{ 24,387 37 2,000 00	Pour bâtiments, etc. Déduites pour matériaux retenus—Bail 1976 en partie résilié.
15 fév. 1878	D. et L. Turcot et mère........	do ...	Lot du cadastre 1016, paroisse de Lachine......	do	35,240	{ 3,062 70 276 24	Terrain. Reçu pour intérêt inclus.
20 mar. 1877	Sir A. T. Galt.........	do ...	do 3913, 3914, 3915, 3916, une rue, 3927, 3928, village Côte St-Paul	do	32,100	4,012 50	
17 avril 1877	R. Allen et *al*.........	do ...	do 2885, 2886, ville de St-Henri....	do	6,255	2,376 90	
17 août 1876	Morland, Watson et Cie., et manufact. de scies, Montréal.	do ...	do 1068, faubourg Saint-Joseph, Montréal........	do	6,400	21,993 15	Avec bâtiments, quaiage, coursier, etc.—Bail 1976 en partie résilié.
8 fév. 1877	Banque des Artisans.	do ...	do subdivision 15 et 16 de 2513, village Saint-Gabriel........	do	10,099	3,282 17	
17 déc. 1877	Hér. J. Frothingham.	do ...	do 3409, village de la Côte St-Paul	do	39,894	5,385 69	
7 fév. 1877	Rooney et Dolan.......	do ...	do subdiv. 1, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, de 2513, village Saint-Gabriel........	do	{ 3,026 38,066 9,732 4,747 }	18,179 26	
17 do 1877	J. B. Vincent et *al*....	do ...	do 1010, paroisse de Lachine........	do	19,810	646 30	
27 sept. 1876	P. Kennedy........	do ...	do 1197, quart. Ste-Anne, Montréal	do	6,170	5,018 80	
29 nov. 1876	Mme A. Bissett........	do ...	Lot dans la ville de Lachine........	do	23,820	{ 7,750 00 266 67	Terrain. Loyer des bâtiments.
16 août 1876	Ant. Danis et *ux*......	do ...	Lot du cadastre 1196, quart. Ste-Anne, Mont.	do	2,916	5,000 00	
7 mai 1877	C. Esplin et *ux*........	do ...	Lot dans la paroisse de Lachine........	do	78,376	2,234 00	
19 mars 1877	Dlle C. C. Cameron..	do ...	Subdiv. 5, 6, 7, de 2513, village St-Gabriel....	do	14,930	4,852 25	Ratification de cet acte, 11 avril '77
2 sept. 1876	Alfred Trudel et *ux*...	do ...	Partie du lot 1196, quartier Ste-Anne, Montréal	do	2,804	4,500 00	
20 oct. 1876	Mme John Connors...	do ...	Lot dans la ville de Lachine........	do	8,760	5,440 00	
19 do 1876	T. McLaughlin et *ux*	do ...	do do	do	2,722	694 00	
29 mars 1877	J. Chalifoux et *al*....	do ...	Du lot n° 1193, quartier Ste-Anne, Montréal...	do	14,900	4,140 00	
14 jan. 1878	J. K. Ward et *ux*......	do ...	do 2287, 2287A, 2307, ville de St-Henri	do	54,533	26,135 00	
16 nov. 1876	A. Robertson..	do ...	do 2171, 2170, 2167, 2166, 2163, 2162, 2159, 2158, 2155, 2154, ville de Saint-Henri	do	{ 805 303 }	387 80	
18 fév. 1878	D. J. Craig, syndic de la succession de Wm. M. Molson.....	do ...	do 2443, ville de Saint-Henri........	do	19,618	10,789 00	
20 déc. 1877	E. Hudon, fils.........	do ...	2 rues dans le village de la Côte Saint-Paul...	do	{ 2,725 1,595 }	432 00	Inclus, jugement de confirmation de titre.
8 sept. 1876	F. L. Béique et *al*....	do ...	Subdiv. 4, 5, 6, 7 de 3412, dans la ville St-Henri	do	45,438	6,815 17	
12 oct. 1876	E. Z. Paradis et *al* ...	do ...	do 10 à 22 de 3413 do ...	do	137,684	20,652 60	Inclus, décharge de Evans.

2°—PROPRIÉTÉS achetées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétées achetées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
						$ cts.	
			Canal Lachine—Suite.				
6 sept. 1876	Desmarteau et Béique *et al*	Sa Majesté..	Subdiv. 1 à 7 de 3415, dans la ville de St-Henri	Canal Lachine......	53,821	8,073 15	
14 oct. 1876	V. Hudon et *al*.........	do ...	do {1 à 6 de 1913, 9 et 10 de 3412, 1, 2, 7, de 3413} do ...	do	{28,358, 19,746, 20,720}	16,033 44	Deux décharges incluses.
27 nov. 1876	P. Carreau et *al*.......	do ...	do 8 de 3412 do ...	do	10,890	2,178 00	Une décharge incluse.
16 mai 1877	E. Z. Paradis *et al*....	do ...	Sub-div. {13 de 1913, 2 de 3412} ville de Saint-Henry....	do	11,186	2,572 78	
30 déc. 1876	L. A. Jetté *et al*	do ...	do 3 de 3412 do	do	....	2,325 99	
11 avril 1877	do	do ...	do {7 à 12 de 1913, 1 de 3412} do	do	54,360	12,502 80	
24 nov. 1877	Cie des terres, Montréal, *et al*............	do ...	do 8 de 3413 do	do	10,825	{2,165 00 384 58}	Terrain. Intérêt.
do	do	do ...	do 9 de 3413 do	do	10,875	2,175 00	
27 déc. 1876	F. L. Beïque *et al*......	do ...	Bâtiments et clôture sur la subdiv. 1 à 7 de 3415, ville de Saint-Henri.........................	do	....	1,828 78	Description dans l'acte du 6 sept. 1876, de Desmarteau et Beïque.
7 fév. 1881	Ed. Wilgress et ses enfants...............	do ...	Lot du cadastre 736, à la ville de Lachine......	do	80,300	{8,180 00 2,298 58 10,478 58}	
8 fév. 1881	F. Blégnier *dit* Jarry *et ux*......................	do ...	do 3616, village, Côte St-Paul.	do	15,772	{2,981 76 .... 3,710 80}	Terrain. Intérêt. En tout.
10 fév. 1881	Peter Jackson *et al*...	do ...	do 3617, do	do	27,289	{2,320 33 4,035 10 6,922 75}	Terrain. Intérêt. En tout.

			Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Prolongement de Souris.				
19 nov. 1880.	Rév. D. F. McDonald	do ...	Partie de lot ou township 45, c. de la riv. Souris	Prolong. de Souris	0·33 acr.	200 56	Vente.
do	A. Paquet *et al*.........	do ...	do do do ...	do ...	....	1 00	Cession de douaire
27 nov. 1881.	M. Paquet *et ux*........	do ...	do do do ...	do ...	1·16 acr.	984 49	Vente.
do	Gard. de la suc. de Wm. Dettrick.......	do ...	do do do ...	do ...	....	1 00	Cession de jugem.
8 fév. 1881.	Flora McDonald *et al*	do ...	do do do ...	do ...	0·35 acr.	388 08	Vente.
			Canal Rideau.				
8 mars 1880.	John Branigan *et ux*..	do ...	Lot de carrière n° 35, dans la 4e c., Kingston..	Canal Rideau.	1·00 acr.	300 00	
3 avril 1882	Ordre en Conseil......	Ministère de l'Intérieur.	Retransfert les terres à Rideauville, sud du canal	do	....	....	Non requis pour le canal.
			Chemin de fer Canadien du Pacifique.				
5 mars 1881	J. E. Cooper............	Sa Majesté...	¼N.E. de la s. 32, Tp 1 R 3 E, c. de Provencher.	Embr. de Pembina.	1·41 acr.	1 41	
25 avril 1881	John Schultz *et ux*....	do ...	Lot 91, Saint-Paul, comté de Selkirk..........	do ...	1·02	50 20	
15 avril 1881	J. H. Gunn.......	do ...	117, 116, do do	do ...	{1·51 1·53}	12 16	
31 mars 1881	L'évêque de la terre de Rupert............	do ...	104, do do	do ...	0·75	3 00	
do	do	do ...	90, do do	do ...	1·00	40 00	
12 mars 1881	Jacob McNab..........	do ...	47, Saint-Jean, do	do ...	0·80	4 00	
26 mars 1881	A. G. B. Bannatyne..	do ...	(Parc) O. et N. Saint-Clément, comté de Lisgar....................................	do ...	{0·78 0·76}	{10 02 20 20}	}
11 mars 1881	Donald Gunn..........	do ...	58, Kildonan, comté de Selkirk..............	do ...	2·06	26 46	
Mai 1881......	Robt. McBeth..........	do ...	84, Saint-Paul, do	do ...	5 pds.	25 70	Drain d'égouttement.
7 janv. 1882	Alex. Logan............	do ...	65 et 64, Saint-Boniface, do	do ...	{0·82 0·82} ac.	8 20	
8 mars 1882	B. W. Hughes..........	do ...	6, Bloc 54, Emerson, dans Sainte-Agathe, comté de Manchester.	do ...	....	50 00	
20 fév. 1882	E. B. Tatchell et A. R. Irwin................	do ...	44, Sainte-Agathe, do	do ...	2·63 acr.	39 45	
			Canal de Sainte Anne.				
6 mai 1881	D. Lebeau	do ...	Hypothèque et transfert au Crédit-Foncier Franco-Canadien, Montréal, pour $5,000 à lui dues par le gouvernement pour partie du lot 112, à Sainte-Anne, prise pour le canal par le gouvernement et signification d'iceux à Sa Majesté.	Canal de Ste-Anne	....	....	

2o.—Propriétés achetées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc,—*Suite.*

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canal de Sainte-Anne—Suite.			$ cts.	
19 janv. 1882	T. Raymond............	Sa Majesté..	Reçu, dommages comme locataire d'une boutique de cordonnier, sur le lot 105	Canal de Ste-Anne	....	75 00 6 37	
do	P. ou H. Dunbarry...	do ...	Reçu, dommages comme locataire d'une échope de boucher, sur le lot 105	do ...	....	75 00 6 37	
24 janv. 1882	M. Guérard...............	do ...	Reçu, dommages comme locataire d'une boutique de forgeron, sur le lot 104..................	do ...	....	100 00 6 75	
26 oct. 1881	Rév. G. L. Chevrefils *et al*....................	do ...	Titre du lot nº 109, plan officiel, Ste-Anne du Bout de l'Isle.	do ...	....	1,000 00 75 00 75 00	Capital. Intérêt. Excavation, etc.
16 nov. 1881	J. O. Chevrefils.......	do ...	do 110 do do ...	do ...	....	1,000 00 75 00	
22 juil. 1881	L. Pelchat *et ux*.......	do ...	do 111 do do ...	do ...	....	6,560 00 395 34	
9 juin 1882	J. O. Chevrefils.	do ...	do 104 do do ...	do ..	....	4,063 00 375 05	
do	G. C. Tunstall *et ux*.	do ...	do 113 à 120 do do ...	do ...	....	4,350 00 453 13	
27 juin 1882	A. St. Denis, jun. *et ux*.	do ...	do 145 do do ...	do. ...	....	250 00 27 50	
7 juil. 1882	do ...	do ...	do 146 do do ...	do ...	....	1,000 00 110 00	
27 juin 1882	Curatrice de son époux P. Lamarche	do ...	do 146*a* do do ...	do ...	....	75 00 8 25	Droit de chemin.
7 juil. 1882	T. deRepentigny *te ux*	do ...	do 147 do do ...	do ...	....	1,250 00 140 50	
17 mai 1882	J. Tremblay *et ux*.....	do ...	do 148 do do ...	do ...	....	5,000 00 570 38	
8 juil. 1882	do ...	do ...	Garantie hypothécaire sur le lot nº 148, plan officiel, Ste. Anne du Bout de l'Isle	do ...	....	....	Contre les réclamations de J. E. Petit dit Lamarche

			Canaux di Williamsburg.				
30 do 1881.	Wm. H. Brouse........	do ...	Décharge, dommages par inondation du lot 29, 1re concession, Matilda...........................	Galops ou Iroquois.	....	75 00	
			Canal Welland.				
2 do 1881.	N. A. Tenbroeck *et ux et al*......................	do ...	Lots 22 et 23 dans la 3e concession, Grantham	Canal Welland.....	3·00 acres.	1,880 00	Pour le canal.
2 do 1881.	do ...	do ...	Décharge, dommages do do ...	do	....	....	Inondé.
30 juin 1881.	Cie. de Prêt et d'Emprunt du Canada..	do ...	Décharge de l'hypothèque de $800 do ...	do	....	....	Hypothèque du 1er mai 1865.
2 juill. 1881	Geo. May *et ux*....	do ...	Lot 22 dans la 2e concession, Grantham	do	4·00 acres.	2,360 00	Pour le canal.
2 do 1881	do	do ...	Décharge, dommages au do	do	....	....	Inondé.
9 sept. 1881	Geo. Walker *et ux*....	do ...	Lot 15, Township de Thorold......................	do	0·07 acres	40 00	
21 do 1881	Wm. Mellanly	do ...	Lot 27, dans la 2e concession, Humberstone......	do	4·22 do	2,500 00	Pour le canal.
21 do 1881	do	do ...	Décharge. dommage au do do	do	....	....	Dommages.
9 do 1881	Succ. Wm. H. Merritt	do ...	Lot 119, Thorold (lots 256 à 265, et 267 à 274, et 276 à 285, du village Allanburg)......	do	{ 0·29 acres. 2·61 do 0·84 do 1·86 do 0·24 do	} 1,800 00	
3 nov. 1881	Wm. Wilson *et ux*......	do ...	Lot 15, Thorold..	do	0·04 do	30 00	Pour changer la lig. du ch. de f. Welland
6 déc. 1881	Jos. Simpson *et ux*....	do ...	Lot 21, dans la 3e concession, Wainfleet........	do	0·92 do	25 00	
21 fév. 1882	T. & P. Nihan & épouses	do ...	Lot 17, dans la 4e do Grantham.......	do	0·83 do	791 00	
8 mars 1882	Mary R. McRae, administratrice de la succ. John McRae.	do ...	Lot B, à l'est du canal, Port-Colborne, partie du lot 27 dans la 2e con., Humberstone.......	do	0·03 do	5,364 61	
2 mai 1882	Geo. M. Clarke *et al*...	do ...	Lot à Petersburgh, partie du lot 28, 2e concession, Humberstone......	do	5·00 do	3,990 00	
19 avril 1882	Eliz. Hannaford.......	G. M. Clarke *et al*.........	Acte de quittance, etc do do ...	do	....	50 00	Droit de passe.
17 mars 1882	John Simes *et ux*......	do ...	do do do ...	do	....	5 00	do
21 fév. 1882	John Landgraff *et ux*.	do ...	do do do ...	do	....	25 00	do
7 août 1882	E. McArdle	Sa Majesté...	Lots 23 dans la 2e conc. et 23 dans la 3e conc., Grantham, et 1 et 2 dans la 1re conc., et partie du front de Louth.........................	do	3·00 acres.	2,575 00	
7 do 1882	do	do ...	Décharge dommages do do ...	do	....	....	
16 mai 1882	Joseph Upper.	do ...	Ordre de la cour de chancell. *re*-lot 96, Thorold	do	1·44 acres.	{ 2,000 00 60 00	Principal. Intérêt.

OTTAWA, 4 novembre 1882.

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE No 10.

LISTE DES CONTRATS passés pour la construct. du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Nº du contrat.	Noms des entrepreneurs.	Nº du contrat.	Noms des entrepreneurs.
1	Sifton, Glass et Cie.	23	Sifton et Ward.
2	Richard Fuller.	24	Oliver, Davidson et Cie.
3	F. J. Barnard.	25	Purcell et Ryan.
4	Oliver, Davidson et Cie.	26	James Isbester.
5	Joseph Whitehead.	27	Merchants Lake and River Steamship Co.
5a	Joseph Whitehead.	28	Cie de transport de la Rivière Rouge.
6	Guest et Cie.	29	Cooper, Fairman et Cie.
7	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.	30	Robb et Cie.
8	Mersey Steel and Iron Co.	31	Patent Bolt and Nut Co.
9	West Cumberland Iron and Steel Co.	32	Cooper, Fairman et Cie.
10	West Cumberland Iron and Steel Co.	32a	LeMay et Blair.
11	Naylor, Benzon et Cie.	33	Kavanagh, Murphy et Upper.
12	Hon. A. B. Foster.	34	Cie de transport du Nord-Ouest.
13	Sifton et Ward.	35	Cooper, Fairman et Cie.
	Purcell et Ryan.	36	William Robinson.
14	Sifton et Ward.	37	Heney, Charlebois et Flood.
	Jos. Whitehead (compléter contrat Nº 14).	38	Edmond Ingalls.
15	Joseph Whitehead.	39	John Irving.
16	Cie. de chemin de fer Canada Central.	40	Gouin, Murphy et Upper.
17	Anderson, Anderson et Cie.	41	Purcell et Cie.
18	Cie de transport de la Rivière Rouge.	42	Manning, Macdonald, McLaren et Cie.
19	Moses Chevrette.	43	Joseph Upper et Cie.
20	Merchants Lake and River Steamship Co.	44	West Cumberland Iron and Steel Co.
21	Patrick Kenny.	45	Barrow Hœmatite Steel Co.
22	Holcomb et Stewart.	46	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.

LISTE des contrats, etc.—*Suite.*

Nº du contrat.	Noms des entrepreneurs.	Nº du contrat.	Noms des entrepreneurs.
47	Patent Bolt and Nut Co.	71	Toronto Bridge Co.
48	John Ryan.	72	Ontario Car Co.
49	Richard Dickson.	73	Toronto Bridge Co.
50	Miller Frères et Mitchell.	74	Wm. Gooderham, Jr.
51	Dominion Bolt Co.	75	Pillow, Hersey et Cie.
52	Cie de transport du Nord-Ouest.	76	Cooper, Fairman et Cie.
53	Barrow Hœmatite Steel Co.	77	Stubbs et Cie.
54	Guest et Cie.	78	Skead et Haycock.
55	West Cumberland Iron and Steel Co.	79	The Truro Patent Frog Co.
56	The Kellogg Bridge Co.	80	James Crossen.
57	The Truro Patent Frog Co.	81	Dunlop et Rannie.
58	W. Hazelhurst.	82	Ontario Car Co.
59	Whitehead, Ruttan & Ryan.	83	James Crossen.
60	D. O. Mills.	84	Ontario Car Co.
61	D. O. Mills.	85	Nobles et Follis.
62	D. O. Mills.	86	Fairbanks, Morse et Cie.
63	D. O. Mills.	87	James Crossen.
64	Ryan, Whitehead et Ruttan.	88	Walter Oliver.
65	James Crossen.	89	J. Patterson.
66	Bowie et McNaughton.	90	Ferris, Paul et Milwar.
67	Moncton Car Co.	91	Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
68	Ontario Car Co.	92	Andrew Onderdonk.
69	Cie de transport du Nord-Ouest	93	Andrew Onderdonk.
70	Cie de transport du Nord-Ouest.		

ANNEXE No 11.

Tableau des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston :—

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Digues.			Longueur de canal artificiel à chaque station, en milles.
			No.	Ascens. à l'eau basse.	No.	Longueur.	Hauteurs.	
		Milles.		Ascens. pds. pcs.		Pieds.	Pieds.	
						230	18	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	1,320	33	
						1,616	14	4·00
2	Hartwell's	4¼	2	22 0	......	100	28	
3	Hogsback	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black Rapids	9½	1	10 0	1	300	12	0·13
5	Long Island	14¾	3	27 0	3	850	68	0·13
6	Burritt's	40¾	1	10 6	1	240	14	1·50
7	Nicholson	43¾	2	15 2	1	500	9	0·50
8	Clowes	44½	1	10 6	1	481	16	0·05
9	Merrickville	46¾	3	25 0	1	150	6	0·33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0·13
11	Edmunds	59½	1	10 10	1	343	8	0·06
12	Old Slys	60½	2	15 6	1	250	20	0·25
13	Smith's Falls	61½	4	33 9	2	600	24	0·13
14	Premiers rapides ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	1·25
15	Narrows	83¼	1	4 0	1	600	9	0·06
	Ascension totale à l'eau basse	....	......	292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87½	1	4 0	......	....	....	1·25
17	Chaffey's	92	1	12 6	......	....	....	0·13
18	Davis	94¼	1	9 0	1	300	15	0·06
19	Jones' Falls	97¼	4	60 0	1	300	60	0·25
20	Moulins Brewer (en haut)	108¼	2	19 0	1	200	20	1·75
21	do (en bas)	110	1	14 2	1	200	12	4·25
22	Moulins de Kingston	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0·25
23	Kingston	126¼	......	....	......	....	....	....
	Chute totale à l'eau basse	....	......	165 4	......	....	....	....
	Total	....	47	....	24	15,472	....	16·46

ANNEXE No 12

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1881, et de leur ouverture au printemps de 1882.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	1er décembre 1881.	25 avril 1882.
Canal Beauharnois	28 novembre	25 do
Canal Cornwall	10 decembre	25 do
Canaux de Williamsburg	10 do	24 do
Canal Welland—		
Nouveau canal	....	20 do
Vieux canal	15 décembre	20 do
Canal de la baie Burlington	19 do	20 do
Ecluse et digue Sainte-Anne	20 novembre	11 do
Canal Carillon	26 do	28 do
Canal Grenville	26 do	1er mai
Ecluse et digue de la Culbute	....	....
Chute à Blondeau	26 novembre	1er mai
Rideau { Kingston Mills	30 do	1er do
Rideau { Ottawa	23 do	1er do
Ecluse Saint-Ours	25 do	13 avril
Canal Chambly	28 do	2 mai
Canal Erié (New-York)	8 décembre	11 avril
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton)	31 do	5 mai
Travaux du canal Trent	25 novembre	15 mars

8—13

ANNEXE No 13.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À DULUTH, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	À	Sections de la navigation.	Milles statutaires. Intermé-diaire.	Milles statutaires. Total jusqu'au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap Whittle	Golfe du Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Phare Ouest, Anticosti	do do	201	441
Phare Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à la lig. de m.	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's Landing	Pointe Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe Farran	Ext. sup. de l'île du Croyle	Canal de la Pointe Farran	¾	1,071
Ext. sup. de l'île du Croyle.	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide Plat	Village de la Pointe Iroquois.	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pointe Iroquois	Extrém. sup. de Presqu'Ile	Canal de la Pte Iroquois.	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe Cardinal, Edwardsburgh	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe Cardinal	Tête des Rapides des Galops.	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	27	1,361
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,593
Amherstburgh	Windsor	Rivière Détroit	18	1,611
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,636
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,669
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,939
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,986
Sault Sainte-Marie	Tête du Sault Sainte-Marie	Canal du Sault Ste-Marie	1	1,987
Tête du Sault Sainte-Marie.	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Duluth	Lac Supérieur	390	2,384
Prince-Arthur-Landing au lac Shebandowan			45	45
Lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest			312	357
Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg)			95	452

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle, et 2,312¼ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale du lac Superieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Prince-Arthur-Landing est de 532 miles.

ANNEXE No 14

PÉAGES—CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA,

JEUDI, 21 avril 1881.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, sur la recommandation de l'honorable ministre intérimaire des Chemins de Fer et Canaux, amender les ordres en conseil aujourd'hui en vigueur et faire les changements suivants dans les taux de péages actuels exigés sur les canaux de Welland et du Saint-Laurent, savoir :—

1. Tout fret de complet parcours à destination de l'ouest, de Montréal au lac Erié, continuera de payer les taux existants pour passer par les canaux du Saint-Laurent, mais passera en franchise par le canal Welland.

2 Tout fret de complet parcours allant à l'est, du lac Erié à Montréal, continuera de payer les péages existants pour passer par le canal Welland, mais passera en franchise par les canaux du Saint-Laurent.

3 Les effets expédiés à un port quelconque à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, qui auront déjà acquitté des péages sur ces canaux, pourront être réexpédiés de tels ports et passer en franchise par le canal Welland, tout comme s'ils avaient été expédiés directement en premier lieu.

4. Attendu que les articles de la "classe n° 4," qui renferme tous les articles non énumérés dans les autres classes, paie 40 cents par tonneau sur le canal Welland et 20 cents par tonneau sur les canaux du Saint-Laurent—à l'avenir ces articles non énumérés paieront, en allant vers l'ouest, 20 cents par tonneau sur les canaux du Saint-Laurent, et pourront passer en franchise sur le canal Welland; et en allant vers l'est, ils paieront 20 cents par tonneau sur le canal Welland, et passeront en franchise dans les canaux du Saint-Laurent.

5. Tous les effets non autrement spécifiés dans les classes " 3," et " 4," à l'exception de la houille, paieront, s'ils ne passent que par le canal Welland dans leur transit vers l'ouest, 15 cents par tonneau. Toutefois, la houille continuera de payer, comme à présent, 20 cents par tonneau pour passage en chaque sens.

6. Le seigle, le sarrasin et tous autres grains non énumérés, seront classés comme appartenant à la classe *trois* du tarif actuel des péages sur les canaux.

J. O. COTÉ.
Greffier du Conseil Privé.

RAPPORTS

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU

CANADA

ET DU CAPITAL, DU TRAFIC ET DES FRAIS D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

1881-82

Imprimés par ordre du Parlement



OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.
1883

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DU GÉRANT GÉNÉRAL
DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
OTTAWA, 26 février 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1882. Les bordereaux obtenus des compagnies sont en plusieurs cas très incomplets; et les changements qui sont survenus dans la direction de quelques-uns des principaux chemins ont plus qu'il n'était nécessaire retardé la préparation des bordereaux et contribué à les rendre incomplets, ce qui a augmenté la difficulté inhérente à la préparation du rapport et nui à l'exactitude de celui-ci.

On verra par les tableaux, que les fusions ont continué à s'opérer, et que le mouvement du commerce n'a pas diminué. Il est à remarquer que l'augmentation des recettes n'est pas du tout proportionnée à celle du mouvement, soit des voyageurs soit des marchandises; l'augmentation dans le transport des voyageurs a été de 34 pour cent, et celle des recettes de 22 pour cent seulement, tandis que le mouvement des marchandises accuse une augmentation de 12 pour cent dans le tonnage et en même temps une diminution de 5 pour cent dans les recettes. La chose est probablement due à la concurrence, mais il m'est impossible de donner un tableau des prix actuels du roulage, la plupart des compagnies ayant négligé de me fournir les données nécessaires.

Il me semble que le temps est arrivé d'étendre les pouvoirs du comité des chemins de fer dans le conseil privé, de façon à lui permettre de réglementer sur les passages à niveau qui ne sont par gardés sur tous les chemins du pays, et de régulariser la hauteur de tous les ponts à tablier inférieur.

Au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique, je dois faire observer que la longueur exploitée à la date du 30 juin était réellement de 765¼ milles, mais la partie du chemin entre Montréal et Ottawa (soit, avec les embranchements, 156¼ milles) n'ayant été acquise que deux semaines auparavant et ayant jusque là fait partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, mon rapport traite ces 156¼ milles comme appartenant à ce dernier chemin, les bordereaux de celui-ci comprenant les statistiques qui s'y rapportent pour tout l'exercice, à l'exception des deux dernières semaines. Une longueur de 339 milles y est donc donnée au chemin de fer Q. M. O et O., tandis qu'il n'est rapporté que 609 milles pour le chemin du Pacifique.

Au présent rapport sont annexés des tableaux dont suit la liste:

N° 1. Capital.
2. Particularités de construction.
3. Matériel roulant.
4. Opérations de l'exercice.
5. Fret transporté.
6. Recettes.
7. Frais d'exploitation.
8. Accidents.
8. Lignes appartenant à des compagnies de mines de houille ou de fer.
10. Aide accordée par des gouvernements ou des municipalités.

La longueur totale des chemins de fer du Canada, au 30 juin 1882, était comme suit:

Chemins de fer en exploitation..................................	7,530·44
" en voie de construction (rails posés).....	539·00
" "	3,189·16
	11,258·60

Le 30 juin 1881, leur longueur était comme suit:

Chemins de fer en exploitation	7,260·51
" en voie de construction (rails posés).....	335·30
" "	2,910·00
	10,505·81

La longueur des lignes en exploitation a donc augmenté de 269.93 milles; celle des chemins en voie de construction et ayant les rails posés, de 203.70 milles, et celle des lignes en voie de construction de 279.16 milles.

La longueur des chemins de fer de différentes largeurs d'entre-voie est comme suit:

	Entre-voie.	Milles.
Chemins de fer en exploitaation...........	5 pds. 6 pcs.	60.00
"	4 " 8½ "	7,166.44
"	3 " 6 "	304.00
		7,530.44
Chemins terminés, (rails posés)............	5 pds. 6 pcs.	....
"	4 " 8½ "	539.00
"	3 " 6 "	....
Chemins de fer en voie de construction...	5 " 6 "	....
"	4 " 8½ "	3,189.16
"	3 " 6 "	....

La largeur de l'entre-voie des chemins de fer en exploitation au 30 juin 1881, était comme suit:

5 pds. 6 pcs	60 00
4 " 8½ "	6,529 51
3 " 6 "	671 00
	7,260 51

Les changements d'entre-voie sont donc comme suit:

5 pds. 6 pcs	....
4 " 8½ " augmentation	636 93
3 " 6 " diminution	367 00

Le capital nominal au 30 juin 1882, était comme suit:

Actions ordinaires	$142,936,524 63
Actions-priorité	71,531,940 40
Obligations	92,487,932 42
	$306,956,397 45

Aide reçue du gouvernement fédéral	$80,757,559 86*	
" " de l'Ontario	3,205,536 02	
" " de Québec	11,433,097 89	
" " du N.-Brunswick	1,583,665 00	
" " de la N.-Ecosse	822,330 00	
" " des municipalités	8,809,944 63	
Capital provenant d'autres sources	2,043,279 45	
		$108,655,412 85
Total		$415,611,810 30

Le capital nominal à la fin de l'exercice précédent, était comme suit:

Actions ordinaires	$128,061,520 10
Actions-priorité	71,466,460 40
Obligations	84,891,313 33
Prêts et dons à titre d'aide de la part des gouvernements et des municipalités	104,304,459 26
D'autres sources	561,947 22
Total	$389,285,700 31

* Ceci ne tient pas compte de $4,516,494.79 mentionnés les années précédentes, et dépensés en explorations préliminaires, lignes télégraphiques, etc., pour l'embranchement de la Baie Georgienne, de la route Dawson et les écluses de Fort-Frances.

Il y a donc, répartie comme suit, une augmentation de $26,326,109.99 dans le capital nominal des voies ferrées:

Actions ordinaires....................................	$14,875,004 53
Actions-priorité..	65,480 00
Obligations..	7,596,619 09
Prêts et dons à titre d'aide de la part des gouvernements et des municipalités..................	2,307,674 14
Autres sources..	1,481,332 23
Total..	$26,326,109 99

Suivant la même répartition, le capital par mille de voie ferrée terminée ou en voie de construction est donc comme suit:

Actions ordinaires....................................	$12,696 44
Actions-priorité..	6,353 90
Obligations..	8,215 30
Prêts et dons à titre d'aide de la part des gouvernements et des municipalités..................	9,456 30
D'autres sources..	181 14
	$36,903 08

Le tableau suivant fait voir la longueur en milles des lisses d'acier et de fer, avec l'équipement des divers chemins de fer, comparée à ce qu'elle était en 1880-81:

—	1881-82.	1880-81.	Augmentation.	Diminution.
Nombre de milles de lisses de fer....................	1,983·53	2,660·66	....	671·13
do do d'acier....................	6,085·91	4,935·15	1,150·76	....
Longueur des voies de garage....................	952·89	878·47	74·42	....
Nombre d'élévateurs à grain....................	25	24	1	....
do de croisements de routes, gardés..........	89	82	7	....
do do non-gardés.......	8,477	7,589	888	....
do de ponts à tablier inférieur..................	349	333	16	....
do de croisements d'autres chemins de fer....	140	134	6	....
do de raccordements avec do	220	198	22	....
do do des embranchements	79	83	....	4
do de locomotives en propriété..................	1,328	1,202	126	....
do do louées..................................	3	9	....	6
do de voitures de 1re classe en propriété......	632	606	26	....
do do do louées..................	33	34	....	1
do do 2e cl. et d'immig. en prop.	362	351	11	....
do do do louées....	1	2	....	1
do de wag. à bag., wag.-poste et d'exp., en prop.	357	311	46	....
do do do louées...	31	33	....	2
do de wag. à bestiaux, fermés et à fret, en prop.	18,910	16,922	1,988	....
do do do louées..	1,392	984	408	....
do de wagons-plateformes, en propriété.........	9,596	8,124	1,472	....
do do louées..................	25	85	....	60
do de wag. à houille et à bascule en propriété	2,050	1,716	334	....

Le chiffre total des trains-milles donné dans le tableau n° 4 est de 27,846,411, contre 27,301,306 en 1880-81, ce qui fait une augmentation de 545,299 milles, ou 1·99 pour cent.

Le nombre des voyageurs a été de 9,352,335½, contre 6,943,671, augmentation de 2,408,664½, ou 34·68 pour cent. Le tonnage du fret a été de 13,575,787, contre 12,065.323,—augmentation de 1,510,364, ou de 12·51 pour cent.

Mouvement des voyageurs sur les principales lignes :

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Augmentation.	Diminution.
	1881-82.	1880-81.		
Grand-Tronc et lignes affermées	2,710,963	2,179,793	531,170	.....
Grand-Occidental do	2,289,028	1,838,788	450,240	.....
Intercolonial	779,994	631,245	148,749	.....
Sud du Canada	312,331	260,990	51,341	.....
Nord et Nord-Ouest	476,878	411,847	65,031	.....
Midland	126,111	116,554	9,557	.....
Toronto, Grey et Bruce	145,649	111,076	34,030	.....

Mouvement des marchandises sur les mêmes chemins :

Nom du chemin de fer.	Tonneaux.		Augmentation.	Diminution.
	1881-82.	1880-81.		
Grand-Tronc et lignes affermées	3,595,192	3,295,288	299,904	.....
Grand-Occidental do	2,741,166	2,572,052	169,114	.....
Intercolonial	838,596	725,577	113,019	.....
Sud du Canada	2,129,733	2,135,811	.....	6,078
Nord et Nord-Ouest	614,042	562,309	51,733	.....
Midland	237,845	202,095	35,750	.....
Toronto, Grey et Bruce	124,560	116,487	8,073	.....

Les recettes des chemins de fer (tableau n° 6) entrent en comparaison comme suit :

—	1881-82.	1880-81.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$	$
Voyageurs	10,018,478	8,223,254	1,795,224	.....
Fret	17,729,945	18,666,982	.....	937,037
Malles et exprès	1,037,460	946,159	91,301	.....
Autres sources	235,857	145,332	90,525	.....
Recettes des chemins de fer non détaillées	6,049	5,782	267	.....
Total	29,027,789	27,987,509	1,977,317	937,037

Les recettes, par mille de chemin de fer en exploitation, ont donc été comme suit :

—	1881-82.	1880-81.
	$	$
Voyageurs	1,335	1,133
Fret	2,362	2,571
Malles et exprès	138	130
Autres sources	32	21
Total	3,867	3,855

Les frais d'exploitation (tableau n° 7) entrent en comparaison comme suit :

—	1881-82.	1880-81.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$	$
Entretien	4,614,041	4,115,098	498,943	....
Service et entretien des locomotives	6,834,530	5,975,720	850,810	....
do do voitures	2,219,015	2,065,214	153,801	....
Frais d'exploitation en général	8,643,939	7,747,511	896,428	....
Frais dont les détails ne sont pas mentionnés	79,183	217,875	....	138,692
Total	22,390,708	20,121,418	2,407,982	....

Les recettes par mille (ainsi que ci-dessus) ont excédé de $1,040,280 celles des années précédentes, et les dépenses ont augmenté de $2,269,290.

Les profits nets des deux années ont été de :

—	1881-82.	1880-81.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$	$
Recettes	29,027,789	27,987,509	1,040,280	....
Dépenses	22,390,708	20,121,418	2,177,318	....
Profits nets	6,637,081	7,866,091	....	....

Les actions et obligations des compagnies représentent $27,363 par mille de chemin terminé et en voie de construction. Le capital en actions et obligations des chemins de fer en exploitation est de $303,100,677. Les recettes nettes de l'année représenteraient donc un dividende de 2·21 pour cent sur les actions et obligations.

Le tableau suivant indique le nombre des accidents arrivés, et leurs natures :—

	Tués.		Blessés.	
	1881-82.	1880-81.	1881-82.	1880-81.
Tombés des wagons ou locomotives	24	15	47	15
En montant à bord ou descendant de trains ou loco'tives en marche.	8	7	30	12
En formant des convois	5	2	28	31
Sorti la tête ou les bras hors des fenêtres	....	....	1	....
En attelant des wagons	7	4	158	51
Collisions, ou déraillement	11	11	46	22
Explosions	1	....	4	1
Frappés sur des ponts	2	4	9	....
Marchant ou arrêtés sur la voie	89	56	22	13
Autres causes	....	....	52	2
Total	147	99	397	147

Ce tableau ne peut servir à faire la comparaison du nombre de personnes tuées et blessées dans le cours des deux exercices, vu qu'avant l'année dernière le Grand-Tronc n'a fait aucun rapport des accidents résultant en blessures, et que le Québec, Montréal et Occidental n'a cette année fourni de bordereau ni de pertes de vie ni de blessures. Quoiqu'il en soit, en tenant compte de tout, les accidents ont augmenté beaucoup plus qu'en proportion du roulage. Le rapport du nombre des voyageurs tués à celui des voyageurs voiturés a été de 1 à 716,061, tandis qu'il était de 1 à 991,953 en 1880-81.

Le chiffre des prêts, fonds de concours, etc., faits, donnés ou promis par les gouvernements et les municipalités, y compris le coût des chemins de fer de l'Etat, a été comme suit :—

Gouvernement fédéral	$114 242,442 86	
do d'Ontario	4,309,149 02	
do de Québec	14,036,742 22	
do du Nouveau-Brunswick	3,315,500 00	
do de la Nouvelle-Ecosse.	1,906,875 00	
		$137,310,709 10
Municipalités d'Ontario	$8,138,244 37	
do de Québec	4,171,000 00	
do du Nouveau-Brunswick	296,500 00	
do de la Nouvelle-Ecosse.	250,000 00	
do du Manitoba	270,000 00	
		$13,125,744 37
Total		$150,936,453 47

L'aide promise par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1881, s'est élevée à * $152,715,806.54, ce qui donne en conséquence une augmentation de $2,737,141.72.

* Y compris la somme de $4,516,494.79, pour exploration2 préliminaires, lignes de télégraphe, pour l'embranchement de la Baie Georgienne, la route Dawson et les écluses de Fort-Frances, omise dans le présent rapport.

Montants qu'il reste à payer aux chemins de fer lorsqu'ils seront terminés :—

	Total de la subvention.	Payé.	A payer.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Par le gouvernement fédéral	114,242,442 86	80,757,559 86	33,484,883 00
do d'Ontario	4,309,149 02	3,205,536 02	1,103,613 00
do de Québec	14,036,742 22	11,433,097 89	2,603,644 33
do du Nouveau-Brunswick	3,315,500 00	2,763,665 00	551,835 00
do de la Nouvelle-Ecosse	1,906,875 00	822,330 00	1,084,545 00
Par les municipalities	13 125,744 37	8,809,944 63	4,315,799 74
Total	150,936,453 47	107,792,133 40	43,144,320 07

* Y compris $1,180,000 accordés au chemin de fer Européen et Nord-Américain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat en exploitation.

A. M. P. Bradley, secrétaire,

Ministère des chemins de fer et canaux.

No 1.—TABLEAU SOMMAIRE DU CAPITAL.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie		Capital, actions ordinaires.			Capital, actions privilégiées.			Dette fondée.				Aide du gouvernement.					Aide des municipalités.				Capital d'autres sources.		Capital total.		Dette flottante.		Prix de revient de la voie et du matériel roulant.	Observations.
		Complètée (lisses posées)	En construction.	Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Autorisé.	Souscrit	Versé.	Taux d'intérêt.	Nom du gouvernement.	Prêt	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Souscrit.	Versé.	Souscrit.	Versé	Montant.	Taux d'intérêt		
		Milles.	Milles.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	p. cent.		$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	p. cent	$ cts.	
1	Albert	50·00		1,000,000 00		659,500 00				600,000 00			6	Nouveau-Brunswick		455,000 00		455,000 00		70,000 00		70,000 00				1,184,500 00			1,783,000 00	
2	Atlantique et Nord-Ouest		8·00	1,000,000 00	100,000 00	45,200 00																			100,000 00	45,200 00				
3	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3·50		500,000 00	100,000 00	10,000 00														5,000 00		5,000 00			100,000 00	15,000 00	29,938 70	7	55,438 70	
4	Atlantique du Canada	80·00	100·00	2,000,000 00	59,000 00	59,000 00	1,000,000 00	199,800 00	199,800 00					Ontario		270,000 00				130,000 00					258,800 00	258,800 00				
5	Sud du Canada	329·43		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00				11,000,000 00	13,797,082 03	13,560,878 62	3 & 5	do		147,858 65		147,858 65		332,500 00		332,500 00			28,797,082 03	29,031,237 27			23,968,163 77	
6	Canadien du Pacifique	964·00	2,184·00	25,000,000 00	5,000,000 00	5,000,000 00								Canada		53,156,528 00		20,250,644 00		270,000 00			25,000,000 00		30,000,000 00	25,250,644 00				
	Canada Central				984,400 00	984,400 00				3,402,000 00	3,402,000 00	3,402,000 00	6	Canada et Ontario		1,110,600 00		1,085,600 00		75,000 00	42,500 00	117,500 00			4,428,900 00	5,589,500 00				
7	Carillon et Grenville	13·00		200,000 00	100,000 00	100,000 00																			100,000 00	100,000 00				
8	Ontario Central	32·00	80·00				750,000 00	198,000 00	198,000 00	2,200,000 00	1,500,000 00			Ontario		12[illegible],500 00		126,500 00		93,500 00		93,500 00			198,000 00	418,000 00			418,000 00	Ci-devant chemin de fer du comté du Prince-Edouard.
9	Embranchement de Chatham	9·00		150,000 00	103,310 00	50,000 00								Nouveau-Brunswick		32,000 00		32,000 00							103,310 00	82,000 00			128,000 00	
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47·00					600,000 00	600,000 00	600,000 00	500,000 00	400,000 00	400,000 00	8	Ontario		11,740 00		18,740 00		113,500 00		113,500 00			1,000,000 00	1,132,240 00	62,000 00	8	1,400,042 00	
11	Credit-Valley	183·50		500,000 00	500,000 00	500,000 00				3,670,000 00	3,670,000 00	3,670,000 00		do		457,500 00		457,500 00		1,165,000 00		1,165,000 00			4,170,000 00	5,792,500 00				Compte du capital pas encore fermé.
12	Frédéricton	22·50		750,000 00	300,000 00	300,000 00				200,000 00	160,000 00		6	Nouveau-Brunswick		230,000 00		230,000 00		80,000 00		80,000 00			400,000 00	610,000 00				
13	Grand Southern	82·50		2,000,000 00	20,400 00	1,224 00				825,000 00				do		412,500 00				3,000 00					20,400 00	1,224 00				
14	Grand-Tronc 897.50	1,235·50		65,635,700 80	65,187,320 19	64,123,008 80	61,874,795 12	61,874,795 12	61,834,943 20	42,394,993 34	24,289,421 07	24,289,421 07	5 & 6	Canada	15,142,633 33			15,142,633 33							151,351,536 38	165,390,006 40	2,847,392 32		161,133,498 37	Actif flottant, $8,770,434.77.
	Buffalo et lac Huron 162 00						2,555,000 00	2,555,000 00	2,555,000 00	3,715,982 20	3,715,982 20	3,715,982 20													6,270,982 20	6,270,982 20			6,270,982 20	
	Baie Georgienne et lac Erié 153.50			483,250 00	483,250 00	483,250 00				1,410,000 00	1,510,000 00	1,510,000 00		Ontario		336,000 00				929,000 00					1,993,250 00	1,993,250 00			1,993,250 00	
	Montréal et Jonction de Champlain 22.50			250,000 00	250,000 00	250,000 00																			250,000 00	250,000 00	286,185 19		536,185 19	
15	Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe																													
	Oxford et New-Glasgow																													
16	Grand-Occidental 607.67	929·71		32,436,468 00	32,299,688 00	29,767,353 00		2,461,3 5 00	2,461,335 00	23,699,026 00	18,708,678 00	18,708,678 00	6 & 7												51,008,366 00	50,937,366 00			39,383,034 95	
	London et Port-Stanley 23.66				441,500 00	441,500 00				600,000 00	427,000 00														868,500 00	441,500 00				
	Wellington, Grey et Bruce 168 35			1,500,000 00		221,200 00						2,589,066 66	7	Ontario		241,276 00		241,276 00		682,000 00		682,000 00				3,733,542 66	482,213 67			
	London, Huron et Bruce 68.89			400,000 00		22,210 00						912,616 00		do		178,630 08		178,630 08		311,500 00		307,494 20				1,420,980 28				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34.71																													
	Galt et Guelph 27																													
17	Hamilton et Nord-Ouest			1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	827,333 00	847,333 00	847,333 00	2,190,014 00	2,190,014 00	2,190,014 00	6	Ontario		565,020 00		565,020 00		675,596 00	100,000 00	675,596 00			4,017,347 00	5,257,963 00				Fusionné avec le Nord et le Nord-Ouest.
18	Cie de ch. de fer et des houill. d'Halifax et du Cap-Breton	79·75		1,250,000 00	1,250,000 00	1,250,000 00								Nouvelle-Ecosse		643,545 00									1,250,000 00	1,250,000 00	1,243,037 73		1,976,922 94	
19	Intercolonial	8[illegible]·00												Canada		39,559,360 93		39,559,360 93								39,559,360 93			39,560,021 23	
20	International	[illegible]9·66		1,500,000 00	35,050 00	35,050 00				866,666 00	235,060 16			Québec		364,536 22					225,000 00	225,000 00			859,646 38	260,050 00	203,354 63		1,042,411 53	
21	Kent Northern	18·00	9·00	1,000,000 00	60,600 00									Nouveau-Brunswick		135,000 00									60,600 00					
22	Kingston et Pembroke	71·00	38·00	1,250,000 00	1,250,000 00	1,000,000 00				1,050,000 00	572,000 00	572,000 00	6	Ontario		453,522 50		293,522 50		488,000 00		488,000 00	18,320 00	18,320 00	1,840,320 00	2,371,842 50	100,000 00	6	1,467,333 30	
23	Manitoba et South-Western	51																												
24	Vallée du Massawippi	34·00		400,000 00	400,000 00	400,000 00				400,000 00	400,000 00	400,000 00	6								65,000 00				800,000 00	800,000 00			800,000 00	Loué à la compagnie du chemin de fer Passumpsic
25	Midland 143·65	450·15		1,946,666 67	1,946,666 67	1,946,666 67				2,190,194 66	2,190,194 66	2,190,194 66		Ontario		168,350 20		168,350 20		144,870 85		144,870 85			4,136,561 33	4,150,082 38	1,174,465 81	5 & 6	5,159,541 14	
	Toronto et Nipissingue 105·50					193,350 00					899,000 00	899,000 00		do		158,212 00		158,212 00		476,702 59		476,702 59		350,741 26	899,000 00	2,078,005 85	350,741 26		1,600,000 00	
	Victoria 55·50			300,000 00	300,000 00	300,000 00				333,000 00	333,000 00			do		312,000 00				186,000 00					633,000 00	3[illegible]0,000 00			687,326 00	
	Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50			300,000 00		179,944 19				697,500 00		689,666 67		do		94,957 59		94,957 59		222,094 93		222,094 93		124,252 28		1,310,855 66	124,252 28		1,193,433 28	
	Grande Jonction 90·00			500,000 00	500,000 00	500,000 00				1,100,000 00	1,100,000 00	1,100,000 00	5	do		182,500 00		182,500 00		213,000 00	50,000 00	263,000 00			1,650,000 00	2,045,500 00				
	Toronto et Ottawa 9·00		70·66																											
26	Montréal et Jonction du Vermont	23·60																												Exploité p. le Vermont Central.
27	Montreal et Sorel	47·00				250,000 00				729,000 00														100,000 00		350,000 00				En voie de construction.
28	Napanee, Tamworth et Québec		77·50	750,000 00	44,100 00	11,723 00														82,500 00		55,000 00		18,167 47	44,100 00	84,890 47				
29	Jonction des carrières de Napierville		5·00	250,000 00																										
30	Nouveau-Brunswick	174·00		3,500,000 00	3,000,000 00	3,000,000 00								Nouveau-Brunswick		76,000 00		76,000 00		23,000 00		23,000 00			3,099,000 00	3,099,000 00				
31	Nouveau-Brunswick et Canada	127·00		2,283,000 00		1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	170,000 00	170,000 00	170,000 00	6	do		575,000 00		575,000 00		47,500 00		47,500 00			780,000 00	2,580,500 00	200,000 00	6 & 7		
32	Nord du Canada	377·54				425,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	5,903,293 08				Ontario		196,800 00		196,188 00		241,980 00	390,000 00	631,980 00			1,120,000 00	1,983,168 00				
33	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique		75·00	1,275,000 00	100,000 00	12,750 00				1,275,000 00	1,065,000 00			Nouvelle-Ecosse		410,000 00									1,165,000 00	12,750 00				
34	Ontario et Québec		199·00	2,000,000 00	2,000,000 00	240,000 00																				240,000 00				
35	Petitcodiac et Elgin	14·00		200,000 00	15,000 00	8,000 00								Canada et Nouveau-B.		70,000 00		70,000 00		13,000 00		13,000 00			15,000 00	91,000 00				
36	Pontiac et Jonction du Pacifique	4·00	23·00	3,000,000 00	300,000 00	30,000 00								Québec		468,000 00				100,000 00					300,000 00	30,000 00				
37	Ile du Prince-Edouard	198·50												Canada		3,466,990 60		3,466,990 60								3,466,990 60			3,466,990 60	
38	Portage, Westbourne et Nord-Ouest	35·00																												
39	Québec et Lac Saint-Jean	4[illegible]·00	218·00	4,550,000 00	219,000 00	201,000 00				3,500,000 00	800,000 00	800,000 00	4½, 6 & 7	Canada et Québec		1,231,000 00		160,000 00			450,000 00	100,000 00			2,703,000 00	1,261,000 00			1,261,000 00	
40	Québec Central	145·00	55·00	3,149,280 00	3,039,930 00	3,039,930 00				2,799,360 00	2,702,160 00	2,702,160 00		Québec		681,250 00		681,250 00		168,000 00					6,591,340 00	6,423,310 00			4,095,730 00	
41	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	339·00												do	6,116,956 00	4,227,000 00		10,343,956 00	2,434,000 00	25,000 00		796,644 62			2,459,000 00	11,140,600 62			13,039,206 90	
42	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00																												Exploité p. le Vermont Central
43	Saint-Jean et Maine	9[illegible]·00		2,673,000 00	2,645,813 16	2,645,813 16				29,160 00		2,916 00		Nouveau-Brunswick		*880,000 00	*300,000 00	*1,180,000 00			*60,000 00	*60,000 00			2,674,973 16	2,648,729 16			2,698,589 08	
44	Saint-Laurent et Ottawa	59·60		2,710,090 80			789,909 20	789,909 20	789,909 20	973,334 00	973,334 00	973,334 00	6												1,763,243 20	1,763,243 20			1,914,364 93	
45	Saint-Martin et Upham	30·00		250,000 00	25,000 00	15,000 00								Nouveau-Brunswick		150,000 00		145,665 00							25,000 00	160,665 00	50,000 00		194,800 00	
46	Sud-Est 161	260·00		4,800,000 00	1,739,500 00	1,739,500 00				1,750,000 00	1,750,000 00	1,750,000 00	6	Québec		444,000 00		315,891 89			528,000 00	418,000 00			2,267,500 00	4,223,391 89				
	Lac Champlain et Saint-Laurent 63				340,000 00	250,000 00				600,000 00	378,000 00	378,000 00		do		380,600 00					51,000 00				718,000 00	628,000 00				
	Montréal, Portland et Boston 36			2,000,000 00	1,017,600 00	986,600 00					901,000 00	896,000 00		do		85,000 00					25,000 00				1,918,600 00	1,882,600 00				
47	Spring-Hill et Parrsboro'	32·00		1,000,000 00	366,300 00	366,300 00								Nouvelle-Ecosse		144,230 00		144,230 00							366,300 00	510,530 00			396,807 27	
48	Toronto, Grey et Bruce	191·50		1,000,000 00	813,800 00	785,490 00				2,000,000 00	1,999,727 12	1,972,473 21		Canada et Ontario		377,938 00		377,938 00		988,000 00		969,561 44		1,431,798 44	2,813,527 12	5,537,261 09	10,077 03		5,547,338 12	
49	Welland	25·00		1,000,000 00		796,461 81	730,000 00	730,000 00	725,620 00	243,333 33	213,333 33	213,333 33													973,333 33	1,765,415 14			1,226,390 91	
50	Waterloo et Magog 23	33·10		500,000 00	100,000 00	100,000 00								Québec		92,000 00	100,000 00	92,000 00		15,000 00		15,000 00			200,000 00	207,000 00				
	Vallée du Missisquoi 10·10		47·00	1,000,000 00	640,000 00	61,000 00				712,500 00				do		228,000 00					85,000 00	38,500 00			933,000 00	102,500 00	65,000 00	5	170,000 00	
51	Comtés de l'Ouest	67·00		1,000,000 00	1,000,000 00	500,800 00								Nouvelle-Ecosse		679,100 00		679,100 00		150,000 00	100,000 00	250,000 00			1,100,000 00	1,429,900 00				
52	Windsor et Annapolis	84·00		2,433,333 00	1,467,300 00	1,467,300 00				2,068,333 00	1,800,228 00	1,800,228 00	6	Canada		1,089,674 00		1,089,674 00							4,357,202 00	4,357,202 00	496,540 00	6	3,901,783 00	
	Embranchement de Windsor	32·00																												
	Total	8,069·44	3,189·16			142,936,624 63			71,531,940 40			92,487,932 42			21,259,589 33	116,151,119 77	400,000 00	97,802,1 8 77	3,434,000 00	8,510,244 37	2,111,500 00	8,809,944 63	35,018,320 00	2,043,279 45		415,611,810 30				

*Accordé au chemin de fer Européen et Nord-Américain, compris dans le capital-actions lors de l'achat par les propriétaires actuels

ETATS SOMMAIRES.

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses en fer.	Lisses en acier.	Longueur des embranchements.	Poids par verge. Lisses en fer.	Lisses en acier.	Nombre de traverses par mille.
							Lbs.	Lbs.	
1	Albert	50·00	....	50·00	....	2·25	56	....	2,240
2	Atlantique et Nord-Ouest	....	8·00	....	....	....	....	....	....
3	Cie de ch de fer et de navig. de la Baie de Quinté	3·50	....	....	3·50	·25	....	50	3,000
4	Atlantique du Canada	80·00	100·00	....	80·00	....	....	56	2,300
5	Sud du Canada	329·43	....	99·91	229·52	96·75	60	60	2,800
6	Canadien du Pacifique	964·00	2184·00	72·50	891·50	....	56 et 58	56 et 57½	2,640
7	Carillon et Grenville	13·00	....	13·00	....	....	65	....	2,200
8	Ontario Central	32·00	80·00	....	32·00	2·00	....	42	2,200
9	Embranchem. de Chatham	9·00	....	9·00	....	·23	56	....	2,244
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47·00	....	47·00	....	....	56	....	2,650
11	Credit Valley	183·50	....	....	183·50	17·50	54 et 56	....	2,340
12	Frédéricton	22·50	....	21·50	1·00	....	56	56	2,300
13	Grand Southern	82·50	....	2·00	80·50	3·00	50	....	2,500
14	Grand-Tronc et lignes affermées	1235·50	....	210·25	1025·25	246·00	65	65	2,600
15	Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe (Oxford et New-Glasgow)	....	....	....	....	....	....	....	....
16	Grand-Occidental, 607·07	929·71	....	64·86	864·85	188·69	66	66	2,640
	London et Port-Stanley, 23·66	....	....	....	....	2·21	54 et 56	56	2,640
	Wellington, Grey et Bruce, 168·35	....	....	....	....	17·90	50 à 56	57¼	2,640
	London, Huron et Bruce, 68·99	....	....	....	....	....	....	57¼	2,640
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell, 34·74	....	....	....	....	3·17	50 à 56	66	2,640
	Galt et Guelph, 27	....	....	....	....	....	....	....	....
17	Cie de ch. de f et des houill. d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	....	....	79·75	4·00	....	56	2,112
18	Intercolonial	840·00	....	22·50	817·50	106·33	56	56 et 57¼	2,640
19	International	69·66	....	69·66	....	....	56	....	2,260
20	Kent Northern	18·00	9·00	18·00	....	·50	....	....	2,640
21	Kingston et Pembroke	71·00	38·00	51·00	20·00	10·00	56	56	2,640
22	Manitoba et Sud-Ouest	50·00	....	....	50·00	....	....	....	....
23	Vallée du Massawippi	34·00	....	16·00	18·00	1·00	56	50	2,400
24	Midland, 143·65	450·15		53·00	90·65	28·00	56	56	2,112
	Toronto et Nipissingue, 105·50	....	....	47·50	58·00	16·00	40	56	2,640
	Victoria, 55·50	....	....	41·50	14·00	....	55	56	2,800
	Whitby, Port-Perry et Lindsay, 46·50	....	....	36·50	10·00	4·50	56	55 et 56	2,500
	Grande Jonction, 90.00	....	....	34·00	56·00	3·00	56	56	2,200
	Toronto et Ottawa, 9	....	70·66	....	9·00	....	....	....	....
25	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	....	....	23·60	2·00	....	60	2,600
	A reporter	5,617·80	2,489 66	979·68	4,638 12	755·28	....	....	....

de construction, etc.

Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non-gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon de la plus forte courbe.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Nombre.	Observations.
					Pieds.				Pieds.	Pieds.	P.p.		
Eclisses..........	...	......	91	.....	....	......	1	......	....	76	4 8½	1	
....	...	......	....	......	....	......	......	......	....	....	......	2	
Eclisses..........	...	......	11	......	....	......	1	......	400	90	4 8½	3	
do	...	......	35	......	....	2	1	....	5700	40	4 8½	4	
do	...	......	310	10	19	9	11	3	1432	75	4 8½	5	
do	1	2	350	8	18 à 19	1	5	7	....	50	4 8½	6	
do	...	1	7	1	16	......	.....	......	1910	100	5 6	7	
do	...	......	....	......	....	.....	1	......	....	53	4 8½	8	
do et manchons.	...	......	5	......	....	......	1	......	1432	53	4 8½	9	
do et coussinets.	...	1	31	......	....	1	2	......	573	96	5 6	10	
do	4	3	194	4	21	10	9	2	1146	....	4 8½	11	
....	...	......	11	......	....	......	1	......	....	....	4 8½	12	
Eclisses..........	...	.....	....	......	....	1	3		....	80	4 8½	13	
do et boulons	4	29	2238	97	15' 6'' et 18' 4''	34	68	15	1100	53	4 8½	14	
....	...	......	....	......	....	......	......	......	....	....	......	15	
Eclisses..........	2	28	457	121	18	25	20	16	1495	52·80	4 8½	16	
do	...	......	32	5	18	2	1	2	716	52·8	4 8½		
do	...	3	190	4	18	5	2	2	1146	70	4 8½		
....	...	......	61	1	18	1	......	2	1375	41·20	4 8½		
....	...	1	46	1	18	1	1	2	645	81·20	4 8½		
....	...	......	....	......	....	......	......	......	....	....	......		
Eclisses..........	...	.....	45	9	18¼	......	1	......	....	79·25	4 8½	17	
do	...	8	2177	28	16 et 35	1	15	11	694	65·00	4 8½	18	
do	...	......	....	......	....	......	2	......	1146	66	4 8½	19	
do	...	......	....	......	....	......	1	......	1433	60	4 8½	20	
do	...	......	43	1	17	1	1	......	955	79	4 8½	21	
....	...	.....	....	......	....	......	......	......	....	....	......	22	Pas de données.
Eclisses et entures...	...	......	20	1	19	......	2	1	....	80	4 8½	23	
Eclisses..........	...	......	....	6	21·50	3	5	......	1430	65	4 8½	24	
do	...	......	....	......	....	1	2	......	600	106	3 6		
do	...	......	25	......	....	1	2	.....	....	75	4 8½		
do	...	......	51	......	....	2	3	......	1433	90	4 8½		
do	7	......	103	3	22	1	2	1	80	82	4 8½		
do	...	......	20	1	24	4	2	......	1400	53	4 8½		
Eclisses..........	...	.....	51	1	17·5	......	2	......	....	52	4 8½	25	
	18	76	6604	302	....	106	168	64	....	....	......		

N° 2.—PARTICULARITÉS

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complété. (Lisses posées)	En voie de construction.	Lisses en fer.	Lisses en acier.	Longueur des embranchements.	Poids par verges. Lisses en fer.	Lisses en acier.	Nombre de traverses par mille.
	Report	5617·80	2489·66	979·68	4638·12	755·28	....	....	....
26	Montréal et Sorel	47·00	....	....	47·00	1·00	....	56	....
27	Napanee, Tamworth et Québec	....	77·50	....	....	....	....	....	....
28	Jonction des carrières de Napierville	....	5·00	....	....	....	....	....	....
29	Nouveau-Brunswick	174·00	....	....	174·00	....	....	52	2,640
30	Nouv.-Brunswick et Canada	127·00	....	64·50	62·50	16·00	56	56	2,600
31	Nord et Nord-Ouest	377·54	....	150·00	227·54	74·74	58	56	....
32	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique	....	75·00	....	....	....	....	....	....
33	Ontario et Québec	....	199·00	....	....	....	....	....	....
34	Petitcodiac et Elgin	14·00	....	14·00	....	0·50	56	....	2,240
35	Portage, Westbourne et Nord-Ouest	35·00	....	....	35·00	....	....	....	....
36	Pontiac et jonc. du Pacifiq.	4·00	23·00	4·00	....	....	56	....	....
37	Ile du Prince-Edouard	198 50	....	167·75	30·75	14·00	40	50	2,640
38	Québec et Lac Saint-Jean	42·00	218·00	....	42·00	....	....	56	2,640
39	Quebec Central	145·00	55·00	87·00	58·00	9·00	56	56	2,640
40	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	339·00	....	42·00	297·00	18·00	56	56 & 60	2,640
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	....	38·50	4·50	5·50	....	60	2,400
42	Saint-Jean et Maine	92·00	....	65·00	27·00	....	56	56 & 57½	....
43	Saint-Laurent et Ottawa	59 00	....	19 00	40·00	9·00	56	56 & 57½	2,640
44	Saint-Martin et Upham	30·00	....	30·00	....	....	56	....	2,240
45	Sud-Est, 161 00	260·00	....	126·00	134·00	20·00	....	57½	2,800
	Lac Champlain et St-Laurent, 63·00	....	....	....	....	....	....	....	....
	Montréal, Portland et Boston, 36·00	....	....	....	....	....	....	....	....
46	Spring Hill et Parrsboro'	32·00	....	27·00	5·00	1·25	....	....	....
47	Toronto, Grey et Bruce	191·50	....	5·00	186·50	15·00	....	60	2,464
48	Welland	25·00	....	....	25·00	5·12	....	64	....
49	Waterloo et Magog, 23·00	33·10	....	23·00	....	....	56	....	2,450
	Missisquoi Valley, 10·10	....	47·00	10·10	....	....	56	....	....
50	Comtés de l'Ouest	67·00	....	67·00	....	4·00	56	....	2,600
51	Windsor et Annapolis	84·00	....	64·00	20·00	4·50	50 & 67	56	2,640
	Embranch. de Windsor	32·00	....	....	32·00	....	....	....	....
		8069·44	3189·16	1983·53	6085·91	952·89	....	....	....

de construction—*Suite*.

Attaches des lisses, etc	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon de la plus forte courbe.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Nombre.	Observations.
					Pieds.				Pieds.	Pieds.	P. p		
....	18	76	6604	302	....	106	168	64	....	....	......		
....	...	......	....	......	....	......	......	......	....	....	4 8½	26	
....	...	......	....	......	....	......	......	......	....	....	......	27	
....	...	......	....	......	....	......	......	......	....				
Eclisses.	...	......	....	......	....	......	......	......	....	....	......	28	
do et coussinets	...	......	60	1	18	3	1	......	....	85	4 8½	29	
do	3	5	296	17	18	8	3	......	1910	80	4 8½	30	
							10	......	1433	74	4 8½	31	
....	...	......	....	... ..	....								
....	...	......	....	......	....	......	......	......	....	....	4 8½	32	En voie de const.
Coussinets	...	......	10	......	....	......	......	......	....	....	......	33	do
						.....	1	......	1000	80	4 8½	34	
....	...	......	....	......	....								
....	...	......	....	......	....	......	......	......	....	....	......	35	Pas de données.
Eclisses	...	......	955	2	17·25	......	......	......	....	....	......	36	
do d'ac. à rebords	...	......	12	1	14	......	......	......	396	75	3 6	37	
do	...	......	26	......	....	......	1	......	900	132	4 8½	38	
						1	4	1	630	76	4 8½	39	
Eclisses et boulons.	...	2	222	4	18·6	......	4	5	....	87	4 8½	40	
Coussinets en fer forgé et éclisses ...	...	......	42	......	....	3	4	......	....	60	4 8½	41	
....	...	......	21	2	16	3	3	1	....	....	4 8½	42	
Eclisses et manchons en acier........	1	1	66	8	16 à 21	1	2	2	1146	52¾	4 8½	43	
Eclisses, boulons et manchons........	...	......	22	......	....	......	1	......	....	129½	4 8½	44	
do ...	...	...	....	1	20·6	6	7	4	....	60	4 8½	45	
....	...	......	....	......	....	......	......	......	....	....	......		
....	...	......	....	......	....	......	......	......	....	....	......		
Coussinets	...	......	12	......	....	......	......	......	....	....	......		
Eclisses........	1	3	....	7	17 à 22	5	1	......	900	60	4 8½	46	
Coussinets et éclisses	2	......	30	3	17	3	4	1	500	110	4 8½	47	
do ...	...	1	....	......	....	1	4	......	1930	84	4 8½	48	
							1	1	....	90	4 8½	49	
....	...	......	....	......	....	......	......	......	....	....	......		
Eclisses........	...	1	30	......	....	......	......	......	....	....	......		
do	...	......	69	1	32	......	......	......	600	84	4 8½	50	
....	...	......	....	......	....	......	1	......	699	75½	4 8½	51	
....	25	89	8477	349	....	140	220	79	....	....	......		

No. 3.—Particularités

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Terminé.	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de voitures de 1ère classe. En propriété.	Nombre de voitures de 1ère classe. Louées.
1	Albert	50	....	3	......	3	......
2	Atlantique et Nord-Ouest	....	8	....	.....	......	......
3	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté...	3·50	....	1	.....	1	......
4	Atlantique du Canada	80	100	....	.....	.....	......
5	Sud du Canada	329·43	....	89	......	26	......
6	Canadien du Pacifique	964	2,184	118	......	40	......
7	Carillon et Grenville	13	....	3	......	2	......
8	Ontario Central	32	80	2	......	2	......
9	Embranchement de Chatham	9	....	2	......	1	......
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47	....	5	......	3	......
11	Credit-Valley	183·50	....	19	......	12	......
12	Frédéricton	22·50	....	2	......	3	......
13	Grand Southern	82·50	....	5	......	2	......
14	Grand-Tronc et lignes affermées	1,235·50	....	444	......	180	29
15	Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe (Oxford et New-Glasgow	....	....	....	......	......	......
16	Grand-Occidental ... 607·07 London et Port-Stanley ... 23·66 Wellington, Grey et Bruce ... 168·35 London, Huron et Bruce ... 68·89 Brantford, Norfolk et Port-Burwell ... 34·74 Galt et Guelph ... 27·00	929·71	....	216	......	108	......
17	Cie de ch. de fer et des houill. d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	....	9	......	6	......
18	Intercolonial	840	....	124	......	51	......
19	International	69·66	....	3	......	2	......
20	Kent Northern	18	9	1	.....	......	......
21	Kingston et Pembroke	71	38	7	.....	5	......
22	Manitoba et Sud-Ouest	50	....	....	......	......	......
23	Vallée du Massawippi	34	....	....	......	......	......
24	Midland ... 143·65	450·15	....	15	1	12	1
	Toronto et Nipissing ... 105·50			12	......	......	......
	Victoria ... 55·00			4	......	4	......
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ... 46·50			4	......	3	......
	Grande-Jonction ... 90·00			5	... ..	6	......
	Toronto et Ottawa ... 9 00	....	70·66	......	......	......	.....
25	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	....	....	......	......	......
26	Montréal et Sorel	47	....	3	.....	1	1
27	Napanee, Tamworth et Québec	....	77·50	....	......	......	......
28	Jonction des carrières de Napierville	....	5	....	......	......	......
29	Nouveau-Brunswick	174	....	9	.....	4	......
30	Nouveau-Brunswick et Canada	127	....	11	......	8	......
31	Nord et Nord-Ouest	377·54	....	44	......	25	......
32	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique	....	75	....	.....	......	......
33	Ontario et Québec	....	199	....	......	......	.....
34	Petitcodiac et Elgin	14	....	1	......	1	......
35	Portage, Westbourne et Nord-Ouest	35	....	....	......	.....	.....
36	Pontiac et Jonction du Pacifique	4	23	15	......	14	......
37	Ile du Prince-Edouard	198·50	....	18	......	14	......
38	Québec et Lac Saint-Jean	42	218	4	......	2	......
39	Québec Central	145	55	10	......	6	......
40	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	339	....	36	......	33	......
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43	....	....	......	.....	......
42	Saint-Jean et Maine	92	....	8	......	7	......
	A reporter	7,255·84	3,142·16	1,252	......	587	31

matériel roulant.

Nombre de voitures de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, de la malle et d'exprès.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons-plateforme.		Nombre de wagons à bascule.			Observations.
En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	
......	......	1	......	10	......	21	......	......	......	1	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	4	Fournis par le Grand-Tronc.
12	......	19	......	2,078	634	206	......	......	......	5	
18	......	25	......	580	......	2,063	......	......	......	6	
4	......	4	......	......	......	3	......	......	......	7	
......	......	1	......	......	......	5	......	......	......	8	
1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	9	
......	......	1	......	1	......	50	......	200	....	10	
12	......	5	......	255	......	164	......	......	......	11	
2	......	......	......	5	......	11	......	......	......	12	
4	......	2	......	6	......	44	......	......	......	13	
131	......	103	......	7,948	......	2,069	....	364	......	14	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	15	
60	......	38	......	4,206	299	891	......	181	......	16	
4	......	6	......	30	......	70	......	150	......	17	
41	......	35	......	1,524	......	1,161	......	1,018	......	18	
......	......	......	......	2	......	8	......	......	......	19	
1	......	......	......	......	......	14	......	......	......	20	
......	......	4	......	5	......	110	......	......	......	21	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	22	Pas exploité régulièrement.
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	23	Exploité par le chemin de fer Connecticut et Passumpsic.
2	......	7	......	131	449	......	......	......	...		
......	......	......	......	......	......	......	......	......	...		
......	......	1	......	10	......	25	......	......	...	24	
......	......	3	......	37	......	70	15	......	...		
......	......	3	30	......	......	40	......	10	...		
......	......	......	......	......	......	......	......	......	...		
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	25	Exploité par le Vermont Central.
......	......	1	......	15	......	18	......	......	......	26	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	27	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	28	
......	......	6	......	66	......	90	......	......	......	29	
3	......	......	......	31	......	148	......	......	......	30	
8	......	23	......	366	......	773	......	57	......	31	Aussi 5 wagons-salon et d'employés, et 17 fourgons de conducteurs.
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	32	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	33	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	34	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	35	Pas exploité régulièrement.
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	36	
12	......	2	......	150	......	100	......	......	......	37	
2	......	1	......	2	......	37	......	......	......	38	
6	......	5	......	78	......	172	......	......	......	39	
18	......	19	......	491	......	432	......	......	......	40	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	41	Exploité par le Vermont Central.
......	......	7	......	19	......	90	......	......	......	42	
341	......	324	30	18,046	1,382	8,885	15	1,980	......		

N° 3.—ÉTAT SOMMAIRE du

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Longueur de la ligne.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons de 1ère classe.	
			Complétés.	En voie de construction.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.
	Report		7,255·84	3,142·16	1,252	1	587	31
43	Saint-Laurent et Ottawa		59	......	10	......	......	......
44	Saint-Martin et Upham		30	......	1	1	......	1
45	Sud-Est	161·00	260	......	25	......	16	......
	Lac Champlain et Saint-Laurent	63·00						
	Montréal, Portland et Boston	36·00						
46	Spring-Hill et Parrsboro'		32	......	1	......	1	......
47	Toronto, Grey et Bruce		191·50	......	22	......	16	......
48	Waterloo et Magog	23·00	33·10	......	......	1	......	1
	Vallée de Missisquoi	10·10	......	47	......	......	......	......
49	Welland		25	......	3	......	5	......
50	Comtés de l'Ouest		67	......	4	......	2	......
51	Windsor et Annapolis		84	......	10	......	5	......
	Embranchement de Windsor		32	......	......	......	......	......
	Total		8,069	3,189·16	1,328	3	632	33

matériel roulant.

Nombre de voitures de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, de la malle et d'exprès		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons-plateformes.		Nombre de wagons à bascule.			Observations.
En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	
341	......	324	30	18,046	1,382	8,885	15	1,980	.....		
4	......	5	......	97	....	54	......	....	......	43	
......	1	......	......	....	....	....	......	....	......	44	
8	......	9	......	396	....	358	......	....	......	45	Aussi 2 wagons-salon de jour.
......	......	1	......	2	....	6	......	50	......	46	
......	......	8	......	175	....	150	......	....	......	47	Aussi 9 fourgons de conducteurs.
......	......	......	1	....	10	....	10	....	...	48	
......	......	......	......	....	....	....	......	....	...		
2	......	4	......	123	....	13	......	....	......	49	
2	......	2	......	19	....	58	......	....	......	50	
5	......	4	......	52	....	72	......	20	......	51	
362	1	357	31	18,910	1,392	9,596	25	2,050	......		

No 4.—ETAT SOMMAIRE des opérations de l'année

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total des milles parcourus par les convois.
1	Albert	50·00	350	7,160	29,390	36,900
2	Cie de chemin de fer et de navigation de la baie de Quinté	3·50	3,612	...	2,422	6,034
3	Atlantique du Canada	48·00	12,384	12,384	...	24,768
4	Sud du Canada	329·43	772,996	1,393,230	...	2,166,226
5	Canadien du Pacifique	609·00	317,841	544,929	54,473	917,243
6	Carillon et Grenville	13·00	7,500	500	...	8,000
7	Ontario Central	32·00	...	...	...	...
8	Embranchement de Chatham	9·00	...	...	19,836	19,836
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47·00	...	...	9,700	9,700
10	Credit Valley	183·50	257,256	112,800	41,124	411,180
11	Frédéricton	22·50	14,398	...	28,796	43,194
12	Grand-Southern	82·50	...	...	...	...
13	Grand-Tronc et lignes affermées	1,235·50	2,388,970	5,405,742	1,496,214	9,290,926
14	Grand Occidental ... 607·07	929·71	1,583,011	2,367,993	Ft. & M xed.	3,951,004
	London et Port-Stanley	...	...	...	...	78,388
	Wellington, Grey et Bruce 168·35	...	...	...	...	437,564
	London, Huron et Bruce .. 68·89	...	...	...	...	187,873
	Brantford, Norfolk et Port Burwell ... 54·74	...	...	...	...	69,791
	Galt et Guelph ... 27·00	...	...	...	...	...
15	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	49,924	58,218	...	108,142
16	Intercolonial	840·00	815,798	2,379,778	Ft. & Mixed.	3,195,566
17	International	69·66	...	...	...	...
18	Kent Northern	18·00	...	...	...	...
19	Kingston et Pembroke	71·00	...	...	120,000	120,000
20	Manitoba et du Sud-Ouest	...	...	...	...	...
21	Vallée du Massawippi	34·00	74,009	62,380	8,622	145,011
22	Midland ... 143·65	441·15	247,964	181,004	...	428,968
	Toronto et Nipissingue ... 105·50	...	331,606	1,030,972	...	1,362,578
	Victoria ... 55·50	...	35,056	28,470	20,656	84,182
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ... 46·50	...	55,440	36,102	...	91,542
	Grande-Jonction ... 90·00	...	...	...	...	63,376
	Toronto et Ottawa	...	...	...	...	...
23	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	54,108	102,948	100	157,156
24	Nouveau-Brunswick	174·00	...	...	...	...
25	Nouveau-Brunswick et Canada	127·00	84,618	116,239	Ft. & Mixed.	200,857
26	Nord et Nord-Ouest	377·54	418,375	425,707	242,004	1,086,086
27	Petitcodiac et Elgin	14·00	...	...	9,072	9,072
28	Portage, Westbourne et Nord-Ouest	...	...	...	...	...
29	Ile du Prince-Edouard	198·50	74,710	161,815	Ft & Mixed.	253,185
30	Québec et lac Saint-Jean	35·00	...	...	...	...
31	Québec-Central	145·00	87,014	104,520	Ft. & Mixed.	191,534
32	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	339·00	424,707	506,499	Ft. & Mixed.	931,206
33	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	41,174	53,302	5,542	100,018
34	Saint-Jean et Maine	92·00	...	...	...	193,530
35	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	79,329	46,732	25,947	152,008
36	Saint-Martin et Upham	30·00	...	...	11,128	11,128
37	Sud-Est ... 161·00; Lac Champlain et Saint-Laurent ... 63·00; Montréal, Portland et Boston ... 36·00	260·00	252,256	270,605	90,202	613,063
38	Spring-Hill et Parrsboro'	32·00	...	...	...	...
39	Toronto, Grey et Bruce	191·50	201,556	209,368	Ft. & Mixed.	401,924
	A reporter	7,289·34	...	...	...	27,558,699

et du nombre de milles parcourus.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Fret reçu en tonneaux de 2,000 lbs.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
38,400	12,563	38,293	15	12	1	
6,034	3,720	5,065	10	10	2	
24,768	11,315	9,377	25	15	3	
2,595,447	312,331	2,129,733	35	15	4	
....	388,785	634,153	22½	15	5	
8,200	14,820	1,500	25	20	6	
....	38,896	9,493	18	....	7	
19,836	....	....	20	....	8	
9,800	5,737	27,046	15	....	9	
475,000	224,450	142,035	27½	12	10	
44,094	24,813	8,859	23	....	11	
....	....	....	....	....	12	Pas encore exploité régulièrement.
12,237,968	2,710,963	3,595,192	27	12	13	
4,916,190	1,711,513	2,460,565	....	....	14	
87,429	179,580	23,043	....	....		
461,584	271,931	167,918	....	....		
184,116	82,454	72,118	....	....		
70,041	43,550	17,522	....	....		
....	....	....	....	....		
108,142	39,356	11,132	20	12	15	
3,900,850	779,994	838,956	....	....	16	
....	....	25,340	....	....	17	Pas de renseignements.
....	....	....	....	....	18	Pas encore exploité régulièrement.
120,000	26,068	96,660	15	15	19	
....	....	....	....	....	20	Pas encore exploité régulièrement.
145,011	50,060	91,629	22	10	21	
428,968	126,111	237,845	....	....	22	
1,597,541	87,058	120,573	20	12		
84,182	15,814	39,471	....	....		
96,203	46,869	82,797	25	20		
63,376	30,371	41,426	15	....		
....	....	....	....	....		
157,156	113,891½	602,510	26½	12	23	
....	36,262	58,153	....	....	24	
....	....	182,105	18	11	25	
1,379,971	476,878	614,107	....	....	26	
9,072	1,855	11,300	....	13	27	
....	....	....	....	....	28	Pas encore exploité régulièrement.
317,194	118,436	48,315	21	13	29	
....	22,418	21,780	20	14	30	
206,634	74,894	57,297	25	15	31	
1,561,856	543,900	350,407	26	10½	32	
100,018	32,809	37,110	23	12	33	
216,168	67,463	31,640	21	13	34	
214,887	44,178	100,540	25	12	35	
11,518	3,450	5,974	....	15	36	
613,063	240,265	191,061	30	12	37	
....	5,890	31,164	....	....	38	
551,340	145,649	124,560	25	15	39	
33,062,087	9,167,360	13,395,764	....	....		

No 4.—ETAT SOMMAIRE des opérations de l'année

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total des milles parcourus par les convois.
	Report	7,289·34				27,558,699
40	Welland	25·00	35,506	18,616	865	54,989
41	Waterloo et Magog 23·00; Vallée de Missisquoi 10·10	33·10	14,504		8,420	22,924
42	Comtés de l'Ouest	67·00			45,362	45,362
43	Windsor et Annapolis 84·00; Embranch. de Windsor 32·00	116·00	58,919		105,518	164,437
	Total	7,530·44				27,846,411

et du nombre de milles parcourus—*Suite.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Fret reçu en tonneaux de 2,000 lbs	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
33,062,087	9,167,360½	13,395,764	....	....		
55,729	70,717	75,882	20	15	40	
22,924	....	14,134	20	14	41	
52,552	25,009	19,285	17	....	42	
181,555	89,249	70,722	22	14	43	
33,374,847	9,352,335½	13,575,787	....	....		

No 5.—Etat sommaire—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Farine.		Grain.	
			Barils.	Ton'x.	Boiss'x.	Ton'x.
1	Albert	50·00	4,282	428	7,093	126
2	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3·50	9,720	972	65,470	1,900
3	Atlantique du Canada	....	....	....	....	....
4	Sud du Canada	329·43	....	132,991	....	499,380
5	Canadien du Pacifique	609·00	40,006	3,994	3,937,166	36,438
6	Carillon et Grenville	13·00	....	....	....	....
7	Ontario Central	32·00	....	....	....	....
8	Embranchement de Chatham	9·00	....	....	....	....
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47·00	....	....	92,367	2,309
10	Credit Valley	183·50	....	17,338	....	20,609
11	Frédéricton	23·50	18,600	1,860	1,200	20
12	Grand-Southern	82·50	....	....	....	....
13	Grand-Tronc et lignes affermées	1,235 50	....	....	....	....
14	Grand Occidental ... 607·07	929·71	....	....	....	....
	London et Port-Stanley ... 23·66	....	....	....	....	....
	Wellington, Grey et Bruce ... 168·35	....	....	....	....	....
	London, Huron et Bruce ... 68·89	....	....	....	....	....
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ... 34·74	....	....	....	....	....
	Galt et Guelph ... 27·00	....	....	....	....	....
15	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	....	....	....	....
16	Intercolonial	840·00	692,095	69,209	560,253	10,572
17	International	....	....	....	....	....
18	Kent Northern	18·00	....	....	....	....
19	Kingston et Pembroke	71·00	1,300	130	113,000	2,712
20	Manitoba et Sud-Ouest	....	....	....	....	....
21	Vallée de Massawippi	34·00	....	....	....	....
22	Midland ... 143·65	441·15	25,351	2,535	1,560,153	41,221
	Toronto et Nipissingue ... 105·50	....	40,153	4,015	523,878	15,716
	Victoria ... 55·50	....	4,230	423	84,527	2,536
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ... 46·50	....	6,725	672	593,778	17,813
	Grande Jonction ... 90·00	....	....	....	....	....
	Toronto et Ottawa ...	....	....	....	....	....
23	Montréal et Jonction du Vermont	23·66	....	....	....	....
24	Nouveau-Brunswick	174·00	....	....	....	....
25	Nouveaux-Brunswick et Canada	....	....	....	....	....
26	Nord et Nord-Ouest	377·54	183,993	19,871	4,478,199	128,220
27	Petitcodiac et Elgin	14·00	....	....	....	....
28	Portage, Westbourne et Nord-Ouest	....	....	....	....	....
29	Ile du Prince-Edouard	198·50	24,819	2,434	478,036	8,179
30	Québec et lac Saint-Jean	35·00	....	....	....	....
31	Québec-Central	145·00	28,342	2,834	22,164	499
32	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	339·00	179,200	17,920	439,400	12,303
33	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	....	....	....	....
34	Saint-Jean et Maine	92·00	....	....	....	....
35	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	....	2,611	....	16,669
36	Saint-Martin et Upham	30·00	400	40	370	1
37	Sud-Est ... 161·00 Lac Champlain et Saint-Laurent ... 63·00 Montréal, Portland et Boston ... 36·00	260·00	36,224	3,622	500,000	12,683
38	Spring-Hill et Parrsboro'	32·00	....	239	....	....
39	Toronto, Grey et Bruce	191·50	57,108	5,708	1,276,798	29,732
40	Welland	25·00	60,858	6,085	1,132,143	32,832
41	Water oo et Magog ... 23·00 Vallée de Missisquoi ... 10·10	33·10	2,428	243	9,627	150
42	Comtés de l'Ouest	67·00	4,139	414	....	....
43	Windsor et Annapolis ... 84·00 Embranchement de Windsor ... 32·00	116·00	33,665	3,366	....	....

Fret transporté.

Bestiaux.		Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Produits fabriqués.	Tous autres articles.	Poids total du fret transporté.	Numéro.	Observations.
Nombre.	Ton'aux.	Pieds.	Tonneaux.	Cordes.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
1,201	400	11,185,280	13,981	812	1,247	3,563	18,546	38,293	1	
6	5	300,000	300	....	....	1,105	783	5,065	2	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	Pas de renseignements.
....	71,127	....	360,663	....	5,000	150,787	909,785	2,129,733	4	
49,137	21,150	136,164,645	139,830	12,532	15,937	104,236	313,568	635,153	5	
....	....	....	....	....	....	....	....	1,500	6	Pas de détails.
....	....	....	....	....	....	....	....	9,493	7	do
....	....	....	....	....	....	....	....	....	8	Pas de renseignements.
....	....	16,700,000	24.000	360	700	....	37	27,046	9	
....	10,583	....	18,611	....	8,756	2,222	63,916	142,035	10	
650	80	70,000	120	1,700	2,260	1,500	3,019	8,859	11	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	12	Pas encore exploité régulièrement.
....	....	....	....	....	....	....	....	3 595,192	13	Pas de détails.
....	....	....	....	....	....	....	....	2,460,565	14	do
....	....	....	....	....	....	....	....	23,043		do
....	....	....	....	....	....	....	....	167,918		do
....	....	....	....	....	....	....	....	72,118		do
....	....	....	....	....	....	....	....	17,522		do
....	....	....	....	....	....	....	....	....		
....	....	....	....	....	....	....	....	11,132	15	do
73,479	12,865	78,356,418	98,749	18,900	28,790	238,769	380,002	838,956	16	
....	....	....	....	....	....	....	....	25,340	17	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	18	Pas encore exploité régulièrement.
275	132	20,610,000	26,793	6,650	12,350	27,750	26,793	96,660	19	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	20	do
....	....	....	....	....	....	....	....	91,629	21	Pas de détails.
7,360	1,590	....	147,010	370	530	25,605	19,354	237,845	22	
....	2,624	9,259,778	16,060	33,814	59,174	7,532	15,451	120,573		
....	216	10,116,200	16,688	1,429	2,858	2,930	2,352	281,003		
5,490	2,043	25,510,184	36,008	3,632	5,394	....	20,867	82,797		
....	....	....	....	....	....	....	....	41,426		
....	....	....	....	....	....	....	....	....	...	Pas de renseignem.
....	....	....	....	....	....	....	....	602,510	23	Pas de dét. Exploité par le Vermont C.
....	....	....	....	....	....	....	....	58,153	24	Pas de détails.
....	....	....	....	....	....	....	....	182,105	25	
11,613	5,306	165,391,324	263,196	17,216	28,406	135,665	33,378	614,042	26	
....	....	8,000,000	10,000	....	....	450	950	11,300	27	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	28	Pas encore exploité régulièrement.
4,716	789	3,874,834	7,723	2,166	3,997	....	25,193	48,315	29	
....	....	3,080,000	4,436	9,440	14,344	3,000	....	21,780	30	
2,917	692	23,170,000	33,101	....	....	1,005	19,165	57,297	31	
19,564	7,067	33 385,800	47,694	48,500	72,750	59,870	132,803	350,407	32	
....	....	....	....	....	....	....	....	37,110	33	Pas de détails.
....	....	....	....	....	....	....	....	31,640	34	do
....	750	....	41,566	....	....	26,241	12,703	100,540	35	
40	2	4,652,000	5,816	35	60	5	50	5,974	36	
....	2,611	....	28,020	....	....	....	144,125	191,061	37	
....	....	....	11,563	....	....	....	19,362	31,164	38	
26,436	7,647	4,498,819	7,155	16,172	27,912	21,813	24,583	124,560	39	
....	12	....	7,302	....	....	9,028	20,613	75,882	40	
....	....	1.936,000	2,420	560	560	160	9,507	14,140	41	
231	95	7,711,240	10,680	2,308	3,462	1,966	2,668	19,285	42	
7,517	2,225	8,721,320	11,556	1,939	2,945	11,538	39,092	70,722	43	

No. 6.—État sommaire des recettes.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles et fret par messageries.	Autres sources.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert	50·00	6,340 12	14 658 57	1,126 80	603 62	22,729 11	
2	Baie de Quinté et Compagnie de Navigation	3·50	893 30	2,518 00	414 00	55 70	3,881 00	
3	Atlantique du Canada	48·09	6,774 08	9,977 07	226 48	73 07	17,050 70	Pour cinq mois.
4	Sud du Canada	329·43	761,082 09	2,110,637 57	65,970 74	3,821 01	2,941,511 41	
5	Canadien du Pacifique	609·00	596,824 78	890,384 60	39,273 73	19,730 82	1,546,213 93	
6	Carillon et Grenville	13·00	....	....	....	....	6,049 71	Pas de détails.
7	Ontario Central	32·00	17,166 98	7,940 81	2,734 68	....	27,842 47	
8	Embranchement de Chatham	9·00	1,351 51	7,494 94	793 44	....	7,639 89	
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47·00	1,608 77	18,538 02	....	....	20,146 79	
10	Credit Valley	183·50	149,956 65	176,734 07	9,220 80	....	335,911 52	
11	Frédéricton	22·50	12,924 96	8,166 21	2,273 12	....	23,364 29	
12	Grand Southern	82·50	....	....	....	....	....	Pas encore exploité régulièrement.
13	Grand Tronc et lignes affermées	1,235·50	3,501,521 47	6,698,880 10	350,481 21	88,178 91	10,639,061 69	
14	Grand Occidental 607·67	929·71	1,819,434 71	2 588,409 38	159,925 41	18,206 02	4,585,975 52	
	London et Port-Stanley 23·66	....	51,764 62	23,692 36	4,227 99	....	79,684 97	
	Wellington, Grey et Bruce 168·35	....	172,390 11	175.721 61	24,634 71	....	372,746 43	
	London, Huron et Bruce 68 89	....	77,762 79	87,242 60	5,867 38	....	170,872 77	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·74	....	21,223 65	33,976 79	408 59	....	55,609 03	
	Galt et Guelph 27·00	....	....	....	....	....	....	
15	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	33,291 12	19,081 10	11,781 94	12,237 79	76,391 95	
16	Intercolonial	840·00	651,296 94	1,303,495 00	117,928 15	6,542 57	2,079,262 66	
17	International	69·66	13,682 29	32,373 72	2,591 64	....	48,647 65	
18	Kent Northern	18·00	....	....	....	....	....	do do
19	Kingston et Pembroke	71·00	19,515 55	66.683 12	3,172 20	6,090 68	95,461 55	
20	Manitoba et Sud-Ouest	....	....	....	....	....	....	do do
21	Vallée du Massawippi	34·00	69,822 35	119,611 66	7,332 30	2,713 42	199,479 73	
22	Midland 143·65	441·15	99,546 79	289,547 54	8,782 92	6,482 95	404,360 20	
	Toronto et Nipissingue 105·50	....	61,806 39	124,964 31	11,404 82	2,060 12	200,235 64	
	Victoria 55·50	....	16,460 33	25,931 94	2,804 48	....	45,196 75	
	Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50	....	28,209 23	70,016 58	3,447 04	2,372 76	104,075 61	
	Grande Jonction 90·00	....	39,845 51	88,781 33	2,221 56	159 57	131,007 97	
	Toronto et Ottawa	....	....	....	....	....	....	
23	**Montréal et Jonction du Vermont**	23·60	53,646 36	122,846 00	5,504 00	....	181,996 36	

24	Nouveau-Brunswick		174·00	49,720 93	118,578 79	....	5,868 63	174,168 35	
25	Nouveau-Brunswick et Canada		127·00	47,631 20	183,513 66	5,012 21	....	236,157 07	
26	Nord et Nord-Ouest		377·54	411,169 73	878,797 56	74,420 17	....	1,362,387 46	
27	Petitcodiac et Elgin		14·00	529 01	5,350 23	350 56	....	6,229 80	
28	Portage, Westbourne et Nord-Ouest		....	....	....	....	....	....	Pas enc. expl. régulière.
29	Ile du Prince-Edouard		198·50	63,949 26	64,776 28	8 542 00	....	137,267 54	
30	Québec et Lac Saint-Jean		35·00	7,378 06	16,697 39	334 80	....	24,410 25	
31	Québec Central		145·00	50,724 57	75,273 62	7,217 25	3,341 25	136,619 69	
32	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental		329·00	524,933 13	412,780 53	20,220 62	34,080 38	992,014 66	
33	Stanstead, Shefford et Chambly		43·00	20,453 29	35,375 97	3,153 44	....	58,982 70	
34	Saint-Jean et Maine		92·00	67,324 86	43,255 52	12,887 99	....	123,468 37	
35	Saint-Laurent et Ottawa		59·00	41,316 45	88,439 84	7,927 19	2,272 09	139,955 57	
36	Saint-Martin et Upham		30·00	2,238 39	4,161 10	....	....	6,399 49	
37	Sud-Est	161·00							
	Lac Champlain et Saint-Laurent	63·00	260·00	177,091 28	279,408 74	17,937 05	11,115 64	485,552 71	
	Montréal, Portland et Boston	36·00							
38	Spring-Hill et Parrsboro'		32·05	3,451 87	17,382 73	801 28	....	21,635 88	
39	Toronto, Grey et Bruce		191·50	129,704 01	223,898 65	19,417 67	....	373,020 33	
40	Welland		25 00	21,330 15	39,650 86	2,420 49	8,760 00	72,161 50	
41	Waterloo et Magog	23·00	33·10	4,068 56	10,301 11	1,260 64	....	15 630 31	
	Vallée de Missisquoi	10·10							
42	Comtés de l'Ouest		67·00	22,723 21	15,431 24	1,247 59	343 33	39,745 37	
43	Windsor et Annapolis		84·00	86,596 57	100,536 19	9,699 53	742 97	197,575 26	
	Embranchement de Windsor		32·00	....	....	....	....	....	
			7,530·44	10,018,477 98	17,729,945 01	1,037,460 51	235,857 30	29,027.789 61	

N° 7.—ETAT SOMMAIRE des recettes.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert	50·00	8,309,26	8,046 52	1,974 35	5,305 00	23,635 13	
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation	3·50		1,211 80		1,836 01	3,047 81	
3	Atlantique du Canada	48·00						Pas de renseignements.
4	Sud du Canada	329·43	336,691 21	542,694 50	269,532 72	1,396,541 61	2,545,460 04	
5	Canadien du Pacifique	609·00	276,940 69	378,116 09	56,882 67	436,359 89	1,148,299 34	
6	Carillon et Grenville	13 00			5,209 06	1,000 00	6,209 06	
7	Ontario Central	32·00	5,767 35	9,088 44		4,987 48	19,843 27	
8	Embranchement de Chatham	9·00						do
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47·00	4,691 56	8,227 00	470 00	5,978 00	19,366 56	
10	Credit-Valley	183·50	57,997 29	79,005 40	18,284 09	133,800 01	289,086 79	
11	Frédéricton	22·50	5,812 76	5,170 00	228 87	4,664 69	15,876 32	
12	Grand Southern	82·50						Pas encore exploité régulièrement.
13	Grand-Tronc et lignes affermées	1235·50	1,329,874 61	2,794,218 93	811,192 08	2,862,924 50	7,798,210 12	
14	Grand-Occidental ...... 607·07	929·71	632,791 02	872,487 00	407,616 25	1,486,788 68	3,399,682 95	
	London et Port-Stanley ...... 23·66		32,467 40	15,734 23	4,050 58	13,746 32	65,998 53	
	Wellington, Grey et Bruce ..168·35		183,770 90	84,289 11	21,200 33	66,318 92	355,579 26	
	London, Huron et Bruce ...... 68·89		59,640 56	34 367 26	10,518 53	23,241 46	127,767 81	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ...... 34·74						60,366 77	Pas de détails.
	Galt et Guelph ...... 27·00							
15	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	25,558 43	30,866 34	2,059 65	21,853 72	80,338 14	
16	Intercolonial	840·00	472,969 25	684,191 41	282,980 11	629,516 71	2,069,657 48	
17	International	69·66	12,569 98	*10,055 77		15,700 42	38,326 17	
18	Kent Northern	18·00						Pas encore exploité régulièrement.
19	Kingston et Pembroke	71·00	22,785 80	31,162 93	4,247 31	14,237 15	72,433 19	
20	Manitoba et Sud-Ouest							
21	Vallée de Massawippi	34·00	46,068 31	*46,763 71		44,143 91	136,975 93	
22	Midland ...... 143·65	441·15	60,035 77	*99,045 68		64,517 44	223,598 89	
	Toronto et Nipissingue ...... 105·50		35,519 60	42,478 18	13,792 88	39,849 74	131,640 40	
	Victoria ...... 55·50		9,951 50	7,766 89	8,679 79	9,408 83	35,807 01	
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ...... 46·50		18,588 97	20,289 32	4,375 82	22,618 91	65,873 02	
	Grande Jonction ...... 90·00		29,616 33	36,028 52		26,021 41	91,666 26	
	Toronto et Ottawa							

23	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	13,320 78	37,391 84	26,723 25	32,130 97	109,566 84	
24	Nouveau-Brunswick	174 00	35,009 30	33,852 77	6,512 60	34,440 20	109,814 87	
25	Nouveau-Brunswick et Canada	127·00	62,154 33	41,686 86	10,441 00	37,540 68	154,822 87	
26	Nord et Nord-Ouest	377·54	204,260 04	194,371 43	47,875 10	376,845 16	823,351 73	
27	Petitcodiac et Elgin	14·00	1,081 29	2,458 90	294 30	1,274 60	5,109 09	
28	Portage, Westbourne et Nord-Ouest	....	....	....	....	....	....	
29	Ile du Prince-Edouard	198·50	90,225 56	66,996 33	20,232 99	50,805 09	228,259 97	
30	Québec et lac Saint-Jean	35·00	5,185 37	*9,603 66	....	5,418 33	20,207 36	
31	Québec Central	145·00	38,238 16	29,393 05	7,887 50	23,278 67	98,797 38	
32	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	339·00	165,752 85	245,207 51	80,761 69	316,572 44	808,294 19	
33	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	30,401 89	17,811 30	8,328 22	14,420 57	70,961 98	
34	Saint-Jean et Maine	92·00	21,104 48	36,531 41	18,630 47	29,239 39	105,505 75	
35	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	23,934 22	38,905 90	8,832 88	37,327 62	109,000 62	
36	Saint-Martin et Upham	30·00	3,306 69	2,047 97	150 00	994 00	6,498 66	
37	Sud-Est 161; Lac Champlain et St-Laurent 63; Montreal, Portland et Boston 36	260·00	93,065 01	87,275 52	22,962 30	165,780 16	369,082 99	
38	Spring-Hill et Parrsboro'	32·00	....	....	....	....	18,816 65	Aucuns détails.
39	Toronto, Grey et Bruce	191·50	58,296 82	90,174 59	17,979 62	113,300 25	279,751 28	
40	Welland	25·00	9,961 10	15,671 72	6,794 54	24,094 05	56,521 41	
41	Waterloo et Magog 23 00; Vallée de Missisquoi 10 10	33·10	8,111 28	4,298 15	1,185 88	2,370 34	15,965 65	
42	Comtés de l'Ouest	67·00	16,612 67	7,650 46	781 63	7,674 77	32,719 53	
43	Windsor et Annapolis 84; Windsor 32	116·00	65,600 33	28,895 89	9,346 08	39,071 13	142,913 43	
		7530·44	4,614,040 72	6,834,530 29	2,219,015 14	8,643,939 23	22,390,708 80	

* Et wagons.

No 8.—État sommaire

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wag. ou de la locomotive. Tués.	Tombés des wag. ou de la locomotive. Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Blessés.	A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois. Tués.	A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois. Blessés.	Sortant les bras ou la tête par la fenêtre. Tués.	Sortant les bras ou la tête par la fenêtre. Blessés.
1	Albert	50·00									
2	Cie de navig. de la Baie de Quinté	3·50	Employés								
3	Atlantique du Canada	48·00									
4	Sud du Canada	329·43	Voyageurs		1						
			Employés		5		3	1			
			Autres	1			1				
5	Canadien du Pacifique	609·00	Employés								
			Autres								
6	Carillon et Grenville	13·00									
7	Ontario Central	32·00	Autres								
8	Embranchement de Chatham	9·00									
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47·00									
10	Credit Valley	183·50	Employés	1							
			Autres								
11	Frédéricton	23·50									
12	Grand-Southern	82·50									
13	Grand-Tronc et lignes affermées	1235·50	Voyageurs	3		2					
			Employés	2		1		2			
			Autres	2		1					
14	Grand Occidental 607·07; London et Pt. Stanley 23·66; Wellington, Grey et Bruce 168·35; London, Huron et Bruce 68·89; Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34 70; Galt et Guelph 27·00	929·71	Voyageurs	2	1		3				
			Employés	2	1		1	1	1		
			Autres		2		2				
			Employés	1							
			Autres				1				
15	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton	79·75									
16	Intercolonial	840·00	Voyageurs			1	1				
			Employés	1	10		4	1	14		1
			Autres				1				
17	International	69·66									
18	Kent Northern	18 00									
19	Kingston et Pembroke	71·00	Employés								
20	Manitoba et Sud-Ouest										
21	Vallée de Massawippi	34·00	Employés								
			Autres								
22	Midland 143·65; Toronto et Nipissingue 105·50; Victoria 55·50; Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50; Grande Jonction 90·00; Toronto et Ottawa	441·15	Voyageurs				1				
			Employés	1	1				1		
			Autres								
23	Montréal et Jonction du Vermont	23·66									
24	Nouveau-Brunswick	176·00									
25	Nouveau-Brunswick et Canada	127·00									
26	Nord et Nord-Ouest	377·54	Employés	3		1	1		1		
			Autres								
27	Petitcodiac et Elgin	14·00	Employés								
28	Portage, Westbourne et Nord-Ouest										
	A reporer			19	21	6	19	5	17		1

DES ACCIDENTS.

Attelant les wagons.		Collisions, ou convois jetés hors de la voie.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		Numéro.	Observations.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.		
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	
2	5	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	4	13	...	
...	...	...	...	9	1	...	...	...	...	...	...	10	2	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	3	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	3	...	
...	...	...	...	2	1	...	...	...	...	...	...	2	1	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	1	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	3	1	...	
...	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	2	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Pas exploité régulièrement.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5	...	...	
2	...	1	...	3	...	...	...	1	...	...	...	12	...	...	
1	...	...	...	25	...	...	...	...	...	...	...	29	...	...	
...	...	3	10	2	...	...	...	...	...	...	1	7	15	...	
...	11	2	1	5	1	...	...	...	1	...	...	10	17	...	
...	...	...	...	9	4	...	...	...	...	...	...	9	8	...	
...	3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	1	4	...	
...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	1	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	1	...	
...	28	3	7	4	...	1	3	...	...	...	...	10	67	...	
...	...	...	...	7	2	...	...	...	...	...	...	7	3	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
1	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	1	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	
...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	
...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	
...	2	...	2	...	...	...	...	...	...	...	...	1	6	...	
...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
1	11	1	1	...	...	...	...	...	1	...	...	6	15	...	
...	1	...	...	3	2	...	...	...	...	...	...	3	3	...	
...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
7	68	10	24	79	11	1	3	1	2	......	2	130	166	......	

N° 8.—Sommaire

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des chars ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locom. en mouv.		A l'ouvrage ou près de la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
	Report	......	......	19	21	6	19	5	17	......	1
29	Ile du Prince-Edouard	198·50	Employés	1	......	......	......	......	......	......	......
			Autres	......	......	......	......	......	......	......	......
30	Québec et lac Saint-Jean	35·00	Employés	......	......	......	......	......	......	......	......
			Autres	2	......	......	......	......	......	......	......
31	Québec Central	145·00	......	......	......	......	......	......	......	......	......
32	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	339·00	......	......	......	......	......	......	......	......	......
33	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	......	......	......	......	......	......	......	......	......
34	Saint-Jean et Maine	92·00	Employés	......	......	......	......	......	......	......	......
35	Saint-Laurent et Ottawa	59 00	......	......	......	......	......	......	......	......	......
36	Saint-Martin et Upham	29·12	......	......	......	......	......	......	......	......	......
37	Sud-Est	260·00	Employés	......	......	......	......	......	2	......	......
			Autres	......	......	1	......	......	......	......	......
38	Spring-Hill et Parrsboro'	32·00	......	......	......	......	......	......	......	......	......
39	Toronto, Grey et Bruce	191·50	Voyageurs	......	......	......	......	......	......	......	......
			Employés	1	2	......	......	......	......	......	......
			Autres	1	......	1	......	......	......	......	......
40	Welland	25·00	Autres	......	......	......	......	......	......	......	......
41	Waterloo et Magog	23.00	......	......	......	......	......	......	......	......	......
42	Comtés de l'Ouest	67.00	......	......	......	......	......	......	......	......	......
43	Windsor et Annapolis ....84 / Embranchem. de Windsor...32	116·00	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total	......	......	24	23	8	19	5	19	......	1

DES ACCIDENTS.—*Fin.*

Attelant les wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts		Autres circonstances.		Totaux.		Numéro.	Observations.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués	Blessés.	Tués	Blessés.	Tués.	Blessés.		
7	68	10	24	79	11	1	3	1	2	......	2	130	166	......	
....	....	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	
....	....	....	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	
....	1	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	
....	....	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	2	......	
....	....	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	
....	....	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	Pas d'information.
....	....	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	
....	....	1	1	....	......	......	......	......	......	......	......	1	1	......	
....	....	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	
....	....	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	
....	2	....	......	2	......	......	......	1	......	......	......	3	4	......	
....	....	....	......	2	1	......	......	......	......	......	......	3	1	......	
....	....	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	
....	....	....	4	....	......	......	......	......	......	......	......	......	4	......	
....	1	....	......	....	......	......	1	......	1	......	......	1	5	......	
....	....	....	......	4	......	......	......	......	......	......	......	6	......	......	
....	....	....	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	
....	....	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	
....	....	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	
....	....	....	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	
7	72	11	29	89	12	1	4	2	3	......	2	147	184		

8 *a*—3

N° 9.—VOIES ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer.

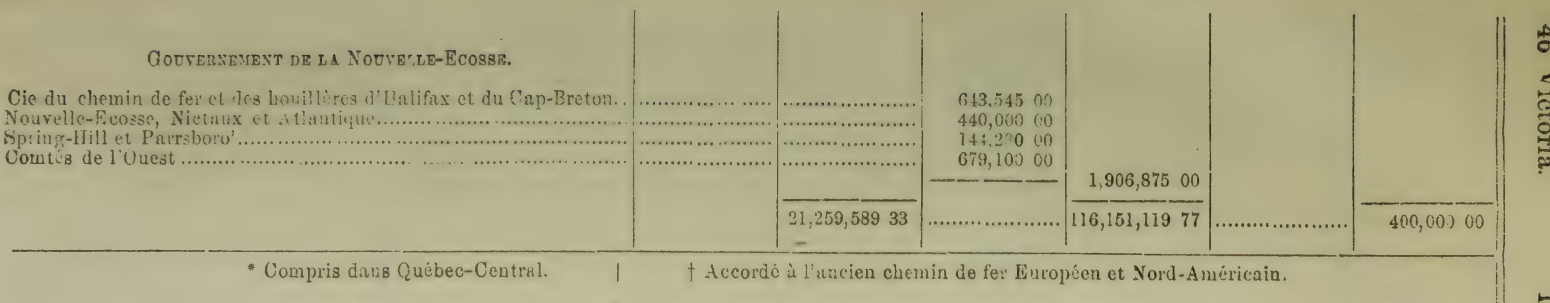
Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons	Observations.
NOUVELLE-ECOSSE.		Pds. pcs.			
Intercolonial	9·75	4 8½	2	88	
Houillères de la N.-Ecosse	6·75	5 6	2	78	
Houillères et de fer de Vale	6	4 8½	1	....	Wagons fournis par l'Intercolonial.
Houillères d'Acadie	3	4 8½	1	2	Arrangements avec l'Intercolonial, le G.-T., et W. A.
Spring Hill	5	4 8½	3	....	
Cie d'acier du Canada	14	4 8½ et 3 0	5	55	Wagons fournis par l'Intercolonial au chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro'.
Pictou-Sud	6	4 8½	6	340	Ci-devant Albion.
	50.50	....	20	563	Largeur. 5 p. 6 pcs. — Milles 6·75; 4 " 8½ " — 40·75; 3 " 0 " — 3; Total....... 50·50
CAP-BRETON.					
New Campbellton	1·50	3 6	1	30	
Baie Glacée	·52	4 8½	1	176	
Sydney	4·50	4 8½	3	160	
Sydney et Louisbourg	40	3 0	4	265	Aussi 2 wagons à voyageurs, 1 à fret et 1 à plateforme.
Gowrie	1·75	3 6	2	100	
International	13	4 8½	3	140	
Lingan	1	3 6	1	80	Aussi un wagon à voyag'rs de 1re classe et 1 de seconde c.
Victoria	3·75	4 8½	1	40	Acheté par l'Association Général des Mines. En voie de reconstruction.
Caledonia	2·25	4 8½	1	50	
	68·27	....	17	1,041	Largeur. 4 p. 8½ pcs. — Milles 24·02; 3 " 6 " — 4·25; 3 " 0 " — 40; Total......... 68·27

No 10.—ETAT indiqnant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.						
Canada Central			1,440,600 00			
Canadien du Pacifique			53,156,528 00			
Grand Tronc	15,142,633 33					
Intercolonial			39,559,260 93			
Ile du Prince-Edouard			3,266,990 60			
Québec et lac Saint-Jean			584,100 00			
Toronto, Grey et Bruce			2,656 00			
Windsor et Annapolis			1,089,674 00			
		15,142,633 33		99,099,809 53		
GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO.						
Atlantique du Canada			270,600 00			
Canada Southern			147,853 65			
Ontario Central			126,500 00			
Cobourg, Peterboro' et Marmora			24,740 00			
Credit Valley			457,500 00			
Grand Junction			183,500 00			
Baie Georgienne et Lac Erié			396,900 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00			
Kingston et Pembroke			453,522 50			
London, Huron et Bruce			178,630 08			
Midland			168,350 20			
Northern			196,840 00			
Toronto et Nipissingue			145,212 00			
Jonction du lac Simcoe			53,000 06			
Toronto, Grey et Bruce			277,182 66			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,273 00			
Whitby, Port Perry et Lindsay			91,957 59			
				4,309,149 02		
A reporter		15,142,633 33		103,408,958 55		

No 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligation.	
	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Report		15,142,633 33		103,408 958 55		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
International			364,536 22			
Lac Champlain et Saint-Laurent			380,000 00			
Lévis et Kennebec						
Vallée du Missisquoi			228,000 00			
Montréal, Portland et Boston			85,000 00			
Pontiac et Jonction du Pacifique			468,000 00			
Québec et lac Saint-Jean			850,000 00			
Québec Central			681,250 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	6,116,956 00		4,227,000 00			
Sud-Est			444,000 00			
Waterloo et Magog		6,116,956 00	92,000 00			
				7,8 9,786 22	100,000 00	100,000 00
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Albert			455,000 00			
Embranchement de Chatham			32,000 00			
Frédéricton			230,000 00			
Grand Southern			412,500 00			
Kent Northern			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Petitcodiac et Elgin			70,000 00			
Saint-Martin et Upham			150,000 00			
Saint-Jean et Maine			†880,000 00			
				3,015,500 00	†300,000 00	300,000 00



GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Cie du chemin de fer et des houillères d'Halifax et du Cap-Breton..	....	....	643,545 00			
Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique......	....	....	440,000 00			
Spring-Hill et Parrsboro'......	....	....	144,230 00			
Comtés de l'Ouest	....	....	679,100 00			
				1,906,875 00		
		21,259,589 33	....	116,151,119 77	....	400,000 00

* Compris dans Québec-Central.

† Accordé à l'ancien chemin de fer Européen et Nord-Américain.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO.							
Township de Desoronto	Baie de Quinté et Cie de Navigat	....	....	5,000 00	5,000 00		
do Rambridge	Atlantique du Canada	....	....	20,000 00			
do Russell	do	....	....	10,000 00			
Cité d'Ottawa	do	....	....	100,000 00	130,000 00		
Renfrew	Canada Central	....	....	....	....	30,000 00	
Norton	do	....	....	....	....	7,000 00	
Adamstown	do	....	....	....	....	5,000 00	42,500 00
Pembroke	do	....	....	75,000 00	75,000 00		
Comté d'Elgin	Sud du Canada	....	....	200,000 00			
Township de Townsend	do	....	....	30,000 00			
do Durham	do	....	....	15,000 00			
do Anderson	do	....	....	15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do	....	....	25,000 00			
Township de Malden	do	....	....	15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do	....	....	15,000 00			
Norwich-Sud	do	....	....	7,500 00	322,500 00		
Caisses d'épargnes de Northumberland et Durham	Cobourg, Peterboro' et Marmora.	....	....	113,500 00	113,500 00		
Village de Trenton	Ontario Central	....	....	10,000 00			
Village de Wellington	do	....	....	2,500 00			
Ville de Picton	do	....	....	21,000 00			
Comté de Prince-Edouard	do	....	....	60,000 00	93,500 00		
do Oxford	Credit-Valley	....	....	200,000 00			
do Wellington	do	....	....	135,000 00			

do Waterloo	do			110,000 00			
do Peel	do			75,000 00			
do Halton	do			70,000 00			
Cité de Toronto	do			350,000 00			
do Saint-Thomas	do			50,000 00			
Ville de Milton	do			30,000 00			
do Brampton	do			20,000 00			
do Ingersoll	do			10,000 00			
do Orangeville	do			15,000 00			
Village de Streetsville	do			20,000 00			
do Elora	do			15,000 00			
do Fergus	do			15,000 00			
					1,165,000 00		
Township de Woodhouse	Baie Georgienne et lac Erié			15,000 00			
Ville de Simcoe	do do			10,000 00			
Township de Norwich-Sud	do do			10,000 00			
do do Nord	do do			} 40,000 00			
Town de Woodstock	do do						
Township d'Oxford-Est	do do			25,000 00			
do Woodstock				25,000 00			
Ville de Woodstock				} 60,000 00			
do Stratford							
Comté de Perth				120,000 00			
Township de Mornington				40,000 00			
do Elma				10,000 00			
Ville de Listowel				15,000 00			
Township de Wallace				10,000 00			
Ville de Palmerston				30,000 00			
Township de Minto				25,000 00			
Ville de Harriston				20,000 00			
Township de Normanby				80,000 00			
do Bentinck				67,000 00			
do Brant				29,000 00			
do Elderslie				45,000 00			
do Arran				45,000 00			
do Amabel				43,000 00			
do Kippel				32,000 00			
do Albermarle				10,000 00			
Ville de Mount-Forest				22,000 00			
Township d'Egremont				61,000 00			
do Glenelg				20,000 00			
Ville de Durham				32,000 00			
					929,000 00		
Cité de Belleville	Grande-Jonction			150,000 00			
Village de Stirling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
do Seymour	do			35,000 00			
	A reporter			205,000 00	2,833,500 00		42,500 00

No 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts
ONTARIO—*Suite.*	Report			205,000 00	2,833,500 00		42,500 00
Township de Percy	Grande-Jonction			8,000 00			
do Asphodel	do				213,000 00		50,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00	488,000 00		
do Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Comté de Halton	do do			75,791 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
do Simcoe	do do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,081 00			
Township de Innisfil	do do			22,592 00			
do Woodhouse	do do			20,740 00			
do Adjala	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
do Tossoronto	do do			10,000 00			
do Mulmur	do do			5,000 00			
Village de Alliston	do do			8,000 00			
Non mentionné	do do					100,000 00	
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00	675,596 00		100,000 00
do Gwillimbury-Est	Jonction du lac Simcoe			45,000 00			
do do Nord	do			20,000 00			
do Georgina	do			20,000 00			
do Whitchurch	do			15,000 00	100,000 00		
do London	London, Huron et Bruce			15,000 00			
do Stephen	do do			17,500 00			
do Osborne	do do			25,000 00			
do Hay	do do			15,000 00			
do Goderich	do do			15,000 00			

do E. Wawanosh	do do			25,000 00			
do Hallet	do do			25,000 00			
do Tuckersmith	do do			10,000 00			
do Turnberry	do do			5,000 00			
do Morris	do do			10,000 00			
do Stanley	do do			10,000 00			
Village de Clinton	do do			20,000 00			
do Exeter	do do			10,000 00			
do Kincardine et Wigan	do do			9,000 00			
Comté de London	do do			100,000 00			
					311,500 00		
Thorah	Midland			50,000 00			
Port-Hope	do			30,000 00			
Orillia et Matchedash	do			12,500 00			
Town de Orillia	do			12,500 00			
Tay	do			21,370 85			
Omemee	do			2,000 00			
Mara	do			12,500 00			
Peterborough	do			4,000 00			
					144,870 85		
Non mentionné	Napanee, Tamworth et Québec				82,500 00		
Cité de Toronto	Northern			100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	do					200,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do			99,480 00			
					241,980 00		390,000 00
De diverses municipalités	Toronto et Nipissingue			376,702 59			
					376,702 59		
Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00			
Caledon	do do			45,000 00			
Mono	do do			45,000 00			
Amaranth	do do			30,000 00			
Arthur	do do			35,000 00			
Orangeville	do do			15,000 00			
Mount-Forest	do do			20,000 00			
Toronto	do do			350,000 00			
Comté de Grey	do do			300,000 00			
Owen-Sound	do do			5,000 00			
Minto	do do			15,000 00			
Howick	do do			35,000 00			
Gorrie et Wroxeter	do do			5,000 00			
Teeswator	do do			5,000 00			
Culross	do do			38,000 00			
Turnberry	do do			5,000 00			
					988,000 00		
	A reporter				6,455,649 44		532,

No 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report	....	....	....	6,455,649 44	....	582,500 00
Town of Lindsay	Victoria	....	....	85,000 00			
Village des Chutes Fénélon	do	....	....	25,000 00			
Verulam et Somerville	do	....	....	22,000 00			
Comté de Haliburton	do	....	....	54,000 00	186,000 00		
Fergus	Wellington, Grey et Bruce	....	....	10,000 00			
Peel	do do	....	....	40,000 00			
Elora	do do	....	....	10,000 00			
Maryboro'	do do	....	....	40,000 00			
Nichol	do do	....	....	10,000 00			
Wallace	do do	....	....	35,000 00			
Minto	do do	....	....	65,000 00			
Bruce	do do	....	....	278,000 00			
Howick	do do	....	....	20,000 00			
Listowell	do do	....	....	15,000 00			
Grey	do do	....	....	35,000 00			
Elma	do do	....	....	30,000 00			
Morris	do do	....	....	30,000 00			
W. Wawanosh	do do	....	....	18,000 00			
Ashfield	do do	....	....	10,000 00			
Turnberry	do do	....	....	28,000 00			
Kincardine	do do	....	....	8,000 00	682,000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay	....	....	70,000 00		10,000 00	
Township de Whitby	do do	....	....	15,000 00			
do Reach	do do	....	....	30,000 00			
do Scugog	do do	....	....	2,000 00			
Comté de Victoria	do do	....	....	85,000 00			
Village de Port-Perry	do do	....	....	20,000 00			
Brown et Patterson, Compagnie manufacturière	d2 do	....	....	94 93	222,094 93		10,000 00
					7,545,744 37	....	592,500 00

QUÉBEC.							
Comté de Compton	International	....	....	....	....	225,000 00	225,000 00
Saint-Pie	Lac Champlain et St-Laurent	....	....	....	....	20,000 00	
L'Ange-Gardien	do do	....	....	....	....	10,000 00	
Saint-Paul	do do	....	....	....	....	6,000 00	
Non mentionné	do do	....	....	....	....	15,000 00	51,000 00
Ascot	Vallée de Massawippi	....	....	....	....	40,000 00	
Hatley	do	....	....	....	....	25,000 00	65,000 00
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et vallée de la R. Noire	....	....	....	....	25,000 00	
Township d'Ely	do do	....	....	....	....	20,000 00	
do de Stukley-Nord	do do	....	....	....	....	20,000 00	
do de Bolton	do do	....	....	....	....	20,000 00	85,000 00
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston	....	....	....	....	15,000 00	
Bassin do	do do	....	....	....	....	10,000 00	25,000 00
Non mentionné	Québec Central	....	....	....	....	168,000 00	168,000 00
Cité de Québec	Québec et lac Saint-Jean	....	....	....	....	450,000 00	450,000 00
Non mentionné	Pontiac et Jonction du Pacifique	....	....	100,000 00	100,000 00		
Cité de Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00	....				
Cité de Québec	do do	1,000,000 00	....	....			
do Trois-Rivières	do do	100,000 00	....	....			
Comté d'Ottawa	do do	200,000 00	....	....			
Saint-Sauveur-de-Québec	do do	25,000 00	....	....			
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00	....	....			
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00	....	....			
Paroisse do	do do	12,000 00	....	....			
do de Saint-Jérôme	do do	10,000 00	....	....			
Village de do	do do	15,000 00	....	....			
Sainte-Scholastique	do do	10,000 00	....	....			
Saint-André	do do	25,000 00	....	....			
Saint-Jérusalem d'Argenteuil	do do	....	2,434,000 00	25,000 00	25,000 00		
L'Avenir	Sud-Est	....	....	....	....		
Comté de Brome	do	....	....	....	....	50,000 00	
Township de Brome	do	....	....	....	....	50,000 00	
do Sutton	do	....	....	....	....	63,000 00	
do Potton	do	....	....	....	....	25,000 00	
	A reporter	....	2,434,000 00	....	125,000 00	188,000 00	1,069,000 00

No 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
QUÉBEC—*Fin.*	Report		2,434,000 00		25,000 00		1,069,000 00
Township de Farnham	Sud-Est					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5,000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germin	do					15,000 00	
do Sorel	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do de Roxton Falls	do					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	528,000 00
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog				15,000 00		
			2,434,000 00		40,000 00		1,597,000 00
NOUVEAU-BRUNSWICK.							
Paroisses d'Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00	70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté de York	do			30,000 00	80,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand-Southern	2,250 00					
do Pennfield	do	500 00					
Lepréau	do	500 00	3,000 00				

Ville de Fort Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lynden	do			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,500 00			
de Houlton	do do			22,000 00			
do Saint-Etienne	do do			13,000 00			
					47,500 00		
Paroisse d'Elgin	Petitcodiac et Elgin			13,000 00			
					13,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint Jean et Maine*					60,000 00	
							60,000 00
			3,000 00		233,500 00		60,000 00
NOUVELLE-ECOSSE.							
Township de Yarmouth	Comtés de l'Ouest					100,000 00	
							100,000 00
Comtés	do			150,000 00			
					150,000 00		
					150,000 00		150,000 00
MANITOBA.							
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk				35,000 00			
Township de Saint-André				35,000 00			
					270,000 00		

* Accordé au ci-devant Européen et Nord-Américain.

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements et les municipalité, etc.—*Suite.*

SOMMAIRE.

—	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.	Grands totaux.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernements.								
Gouvernement fédéral	15,142,633 33		99,099,809 53				114,242,442 86	
" de l'Ontario			4,309,149 02				4,309,149 02	
" de Québec	6,116,956 00		7,819,786 22		100,000 00		14,036,742 22	
" du Nouv.-Brunswick.			3,015,500 00		300,000 00		3,315,500 00	
" de la Nouvelle-Ecosse			1,906,875 00				1,906,875 00	
		21,259,589 33		116,151,119 77		400,000 00		137,810,709 10
Municipalités, etc.								
Ontario			7,545,744 37		592,500 00		8,138,244 37	
Québec	2,434,000 00		140,000 00		1,597,000 00		4,171,000 00	
Nouvelle-Ecosse			150,000 00		100,000 00		250,000 00	
Nouveau-Brunswick	3,000 00		233,500 00		60,000 00		296,500 00	
Manitoba			270,000 00				270,000 00	
		2,437,000 00		8,339,244 37		2,349,500 00		13,125,744 37
		23,696,589 33		124,490,364 14		2,749,500 00		150,936,453 47

RAPPORT

SUR

L'ETAT DE LA MILICE

DU

CANADA,

POUR L'ANNÉE

1882.

PRÉSENTÉ AUX DEUX CHAMBRES DU PARLEMENT PAR ORDRE DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL.



OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.
1882

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE,

OTTAWA, février 1883.

MILORD,—

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport ci-joint concernant la milice du Canada, pour l'année 1882.

Je le soumets respectueusement à Votre Excellence.

ADOLPHE P. CARON,

Ministre de la milice et de la défense.

Son Excellence
le gouverneur général.
Ottawa.

TABLE DES MATIÈRES.

(RAPPORT SUR L'ÉTAT DE LA MILICE, 1882.)

	PAGE
RAPPORT DU MAJOR-GÉNÉRAL COMMANDANT LA MILICE	vii
Milice active	viii
Nombre de miliciens en activité qui ont fait les exercices	viii
Armes et munitions	xii
Artillerie, inspecteur d'	xiii
Artilleurs, associations d'	xi
do aide aux associations d'	xii
Camps, visites aux	viii
do jours pour les exercices en	viii
Corps urbains	x
Equipement et uniforme	x
Fortifications, dépense pour les	ix
do réparations des	ix
Cartes géographiques	xii
Solde	xi
Associations de carabiniers	xi
do do peloton de tir des	xi
do do aide aux	xii
Collège militaire royal	ix
do do génie civil et arpentage—Temps	x
do do rapport d'inspection par l'adjudant général	x
Ecoles royales d'artillerie	xii, xiv
Ecoles d'instruction pour l'infanterie	vii, viii
Etat-major	xii, xiii
do indemnité de retraite	xiii
do augmentation de solde	xiii

ANNEXES :—

N° 1. Rapports des aides-adjudants généraux :

District militaire n°	1	1 — 6
do	2	6 — 10
do	3	10 — 14
do	4	15 — 23
do	5	24 — 28
do	6	29 — 31
do	7	32 — 35
do	8	35 — 38
do	9	38 — 41
do	10	42 — 45
do	11	46 — 49
do	12	50 — 51

		PAGE
No. 2.	Rapports d'inspection des corps :	
	District militaire nº 1	52 — 61
	do 2	62 — 73
	do 3	74 — 81
	do 4	82 — 89
	do 5	90 — 99
	do 6	100 — 103
	do 7	104 — 113
	do 8	114 — 121
	do 9	122 — 129
	do 10	130 — 131
	do 11	132 — 135
	do 12	136 — 139
	Résumé	140
Nº 3.	Rapport de l'inspecteur d'artillerie	141 — 159
	Ontario	149 — 156
	Québec et les provinces maritimes	145 — 149
Nº 4.	Rapports sur les écoles royales d'artillerie	160 — 164
	Batterie A, Québec	161 — 162
	do B, Kingston	163 — 164
Nº 5.	Rapport de l'inspecteur du génie	165 — 168
Nº 6.	Certificats, écoles royales d'artillerie :	
	(A) Artillerie	169 — 170
	(B) Génie	171
	(C) Cavalerie	171
	(D) Infanterie	172
Nº 7.	Certificats, écoles d'instruction militaire :	
	Toronto (province d'Ontario)	173 — 174
	Montréal (do de Québec)	174
	Saint-Jean (provinces maritimes)	175
Nº 8.	Certificats, bureaux d'examinateurs	176 — 178
Nº 9.	Rapport sur le collège militaire royal du Canada, par l'adjudant général agissant pour l'officier commandant la milice	179 — 182
Nº 10.	Rapport annuel concernant le collège militaire.	183 — 195
Nº 11.	Rapport du directeur de l'intendance	196 — 212
Nº 12.	Liste des salles d'exercice et des salles d'armes	213 — 217

RAPPORT ANNUEL

SUR

L'ETAT DE LA MILICE

POUR

1882.

——:o:——

RAPPORT DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT LA MILICE.

OTTAWA, décembre 1882.

A l'honorable ministre de
la Milice et de la Défense.

MONSIEUR LE MINISTRE,—Je commencerai mon rapport pour l'année 1882 par l'extrait suivant du rapport supplémentaire que j'ai eu l'honneur de vous adresser le 7 mars dernier, savoir :—

" La discipline est la base du service militaire. Ainsi que je lo disais dans mon " rapport annuel, sans la discipline, pas de consistance. Par conséquent, avant qu'il " soit trop tard, j'insiste très fortement sur l'établissement d'écoles permanentes " d'infanterie où les officiers et les sous-officiers puissent, par l'exemple et l'expérience, " apprendre la discipline et les exercices, c'est-à-dire leur service.

" Je prends la liberté de consigner ici mon opinion qu'un effectif de moitié " moindre, mais bien discipliné, vaudrait mieux que notre milice entière avec la " connaissance superficielle qu'elle a présentement du service ; et j'espère, monsieur, " que cette opinion réfléchie, exprimée par l'officier général commandant, obtiendra " d'être entendue.

" Si, comme j'en suis informé, l'on ne peut accorder, cette année, que l'argent " nécessaire pour exercer la moitié des troupes en camp, je suggérerais que ces fonds " ne fussent *pas ainsi dépensés,* mais employés à établir immédiatement des écoles " d'infanterie."

On remarquera quelle importance j'attache aux écoles permanentes d'instruction pour l'infanterie. L'expérience que j'ai acquise, cette année, ne fait que confirmer mon opinion de l'année dernière et de celle qui l'a précédée. Je crois qu'il es t

essentiel de posséder des écoles d'infanterie, et je suis toujours d'avis qu'on devrait réduire la portion rurale des troupes au nombre que nos finances peuvent nous permettre d'instruire en camp, pendant une période de pas moins de seize jours, tous les ans, car le laps d'une année entre les exercices en camp est fatal à tout progrès dans la science militaire.

J'ai, pendant l'année, consulté à ce sujet beaucoup d'officiers, et je n'en ai pas trouvé qui ne désirassent ardemment que les exercices fussent annuels.

Je prends la liberté d'attirer l'attention sur la différence des avantages dont jouissent les miliciens en Angleterre, d'avec ceux accordés aux volontaires du Canada. En Angleterre, le milicien est dressé par un personnel d'officiers et de sous-officiers parfaitement instruits (de vieux soldats), la première année *pendant trois mois*, et *chaque année subséquente pendant un mois*,—ce qui donne pour quatre ans un total de 180 jours.

Que l'on compare cela avec ce que le gouvernement fédéral fait pour sa milice. Conformément aux derniers règlements, le milicien canadien fait environ 12 jours d'exercices en camp, à tous les deux ans ; total en *quatre ans : —vingt-quatre jours*. Que peut-on attendre de lui dans un si court espace de temps, et avec un si long intervalle séparant les exercices ? Je dois dire que je suis surpris des résultats obtenus ; cela fait le plus grand honneur à l'intelligence et à la bonne volonté du canadien, mais je ne puis considérer que ce soit satisfaisant au point de vue de *l'efficacité de la milice*.

Nul homme ne peut, dans cet espace de temps, apprendre ce que l'on doit exiger qu'il sache avant qu'on le puisse considérer comme un assez bon soldat. Quelque intelligent qu'il soit, tout ce qu'il peut faire est de se former une vague idée de l'instruction militaire ; il lui manquera ce qui est le plus important et fait toute la différence entre un soldat et une recrue—la discipline. Sans la discipline il est inutile d'affubler de l'uniforme militaire des hommes que l'on ne pourra jamais considérer comme soldats tant qu'ils n'auront pas eu le temps d'acquérir cette cohésion et cette confiance mutuelle qui en sont les résultats.

J'espère donc que le gouvernement du Canada en viendra à agir comme doit le faire un tailleur, c'est à-dire à tailler son habit suivant son drap, et à proportionner le nombre des volontaires à la somme votée par le parlement pour le service de la milice, ou, *vice versa*, à voter un crédit suffisant pour le nombre de miliciens enrôlés.

Mes visites aux divers camps cette année ont été, en somme, très satisfaisantes. Je suis heureux de pouvoir dire qu'il y a eu beaucoup plus à louer et beaucoup moins à corriger que l'année dernière. Il ne faut pas l'oublier : en général, les régiments que j'ai vus cette année ne sont pas ceux que j'ai inspectés l'année dernière. Si donc mes visites de 1881 ont produit de bons résultats sur les hommes que je *n'ai pas* alors vus, il est à présumer et j'espère avec confiance qu'en 1883, je trouverai les régiments vus en 1881 de beaucoup meilleurs qu'ils ne l'étaient alors.

Je réitérerai mes recommandations des années précédentes :—

1. *Ecoles d'infanterie permanentes.*—Je crois que nous devrions en avoir *pas moins* de trois, savoir, une pour Ontario, à Toronto, dans les casernes de cette ville ; une pour la province de Québec, à l'île Sainte-Hélène ; une pour les provinces maritimes, dans un endroit central qui, je crois, devrait être Moncton, comme point vers lequel convergent les chemins de fer, et à la portée du Nouveau-Brunswick, de l'ile du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse.

2. *Instruction en camp.*—Pas moins de 16 jours, tous les ans, pour chaque milicien de la campagne.

3. *Dépenses pour les fortifications.*—Nous n'avons pas beaucoup de fortifications, mais on ne devrait pas laisser aller en ruines celles que nous possédons. Les fortifications que l'on considère de nulle valeur devraient être rasées, mais on ne devrait en laisser tomber aucune dans l'état où se trouve le vieux fort de Toronto.

Pendant que nous en sommes à ce sujet, je prendrai la liberté de suggérer que les réparations aux fortifications soient faites, non par le département des travaux publics, comme c'est actuellement le cas, mais par le département de la milice, sous la direction d'officiers du génie militaire. Je crois que cela coûterait moins cher et fournirait l'occasion de donner de l'emploi aux gradués du collège militaire royal de Kingston, classe très précieuse de jeunes gens dont on devrait autant que possible retenir les services au moyen d'un patronage rémunérateur de la part du gouvernement.

4o. *Le collège militaire royal.*—Pour la troisième année, la ventilation fera le sujet de ma première recommandation. La ventilation a été négligée dans la construction du collège militaire royal, et, comme conséquence, les officiers, les professeurs et les cadets souffrent de maux de tête, et sont incapables de poursuivre convenablement leurs études. Il faudrait encore de nouvelles chambres pour les cadets. C'est une règle bien reconnue, que dans toutes les maisons d'éducation pour les jeunes gens, les chambres à coucher doivent ou être occupées séparément par un seul élève, ou bien en contenir plusieurs chacune, et qu'il y a objection à ce qu'on n'en mette que deux dans la même. Néanmoins, au collège militaire royal, bien que certaines chambres soient occupées séparément par un seul cadet, d'autres le sont par deux. Je recommande très fortement que cela soit changé. J'insiste de nouveau sur le fait qu'il serait à désirer de remplir les promesses faites, ou les espérances qu'on a fait naître, en réservant pour les gradués du collège militaire royal des positions dans le service public du Canada, et principalement les nominations aux vacances dans les écoles royales d'artillerie.

Dans un pays si florissant, et avec autant d'occasions qu'on en trouve au sud du lac Ontario pour employer comme ingénieurs civils n'importe quel nombre de jeunes gens, il me paraît impolitique non-seulement de ne pas profiter des talents des hommes formés à notre propre collège, mais encore de ne pas employer ces derniers et de leur permettre d'aller porter ailleurs les fruits de leurs études.

Pendant que nous en sommes au collège militaire royal, j'aurai l'honneur de soumettre au gouvernement une chose très importante pour l'avenir des cadets qui y reçoivent l'enseignement.

En consultant le sommaire des sujets d'instruction, on verra que les cours de génie civil et de géodésie sont complets (aussi complets que ceux d'aucun autre collège où l'on enseigne les mêmes choses), embrassant aussi d'autres sujets, tels que les mathématiques, la mécanique, le dessin à main levée, le dessin géométrique, la physique, la chimie et la géologie—toutes sciences fort utiles au génie civil. Et ce qui distingue ces cours c'est qu'on y joint la pratique à la théorie en exerçant les élèves sur le terrain.

Le nombre des gradués qui ont déjà embrassé la profession du génie civil est une preuve que ces matières sont bien et pratiquement enseignées, mais ces gradués n'ont pas le même avantage que les jeunes gens d'autres collèges où l'on permet que le temps consacré aux études compte pour l'apprentissage. Par conséquent, je suggérerais que le temps passé au collège militaire comptât pour l'apprentissage du génie civil et de la géodésie, dans la même proportion que la chose est permise pour aucun des autres établissements d'éducation du Canada.

Cela, je crois, serait non-seulement une bonne mesure à l'égard des gradués, mais aurait encore un effet très avantageux sur la prospérité de l'institution en encourageant les parents qui désireraient voir leurs fils embrasser la profession d'ingénieur civil, à les mettre au collège militaire royal, où, en outre des avantages conférés par un précieux cours d'instruction disciplinaire, ils pourraient aussi avancer pratiquement dans la profession de leur choix.

Si des mesures législatives étaient nécessaires à cette fin, j'en recommanderais fortement l'adoption.

Je transmets un rapport complet et favorable, fait par l'adjudant général qui a inspecté le collège pendant mon absence en Angleterre. (*Voir* annexe n° 9.)

5° *Corps urbains.* C'est de nouveau pour moi un devoir agréable de parler avantageusement des corps urbains. J'ai eu la satisfaction de trouver les "Queen's Own" aussi forts et même plus forts que l'année dernière; outre des détachements pour le service des signaux et celui de l'ambulance, ils ont maintenant des "héliographes" en état de rendre des services, sous la direction du capitaine Sankey. Le Canada possède dans la personne du lieutenant-colonel Otter un commandant de bataillon d'un mérite exceptionnel, et dont il a droit d'être fier. J'ai aussi remarqué, à Montréal, un excellent régiment—le 6e fusilliers—auquel j'ai eu le plaisir de dire que je désirais que nous eussions 10,000 hommes comme ceux qui composaient ce corps; et je suis heureux de déclarer que d'autres encore ne lui en cèdent guère.

6° *Equipement et uniforme.*—Je demande encore une fois que les effets hors d'usage et inutiles qui se trouvent actuellement dans nos magasins soient déclarés

tels et que l'on s'en débarrasse. J'espère que l'on pourra se procurer, pour l'infanterie, des articles du dernier et meilleur modèle, que je crois fermement être ceux que l'on appelle "l'équipement Oliver." En Egypte, l'expérience a fait voir les défauts de l'équipement dont on se sert dans l'armée impériale, et l'on dit que le Dr Oliver a été mandé d'Angleterre en vue de surveiller la distribution d'un équipement de son invention. Encore une fois, j'ai l'honneur d'attirer l'attention sur le fait qu'après un essai de dix mois de l'équipement Oliver, deux des meilleurs régiments de l'armée (le 52e—infanterie légère, et le 1er bataillon de carabiniers) en ont dit le plus grand bien et ont beaucoup regretté de s'en voir délivrer un d'une autre sorte. J'ai fait encadrer et placer dans le bureau de l'adjudant général une photographie représentant cet équipement porté par un soldat, afin que tous ceux que la chose intéresse puissent l'examiner.

Depuis l'année dernière, un comité s'est assemblé dans le but de faire rapport sur les changements à introduire selon lui dans l'uniforme des officiers et des soldats de la milice, en vue de l'utilité et de l'économie. Ce rapport est actuellement devant vous et portera, j'espère, de bons fruits dans un avenir rapproché.

Solde.

On se rappellera que l'année dernière j'ai demandé un changement dans la manière de payer les miliciens, afin de les encourager à faire les trois ans pour lesquels ils s'enrôlent; vu qu'un grand nombre d'entre eux ont l'habitude de changer souvent de domicile, il me semblait que cela pourrait servir à les retenir chez eux. Je proposais donc de leur allouer 25 cents par jour la première année, 50 pour la deuxième et 75 pour la troisième. Renseignements pris, je suis porté à croire que 25 cents ne seraient pas assez pour la première année, et que l'on pourrait mieux réussir à retenir les hommes en leur donnant 50 cents pour la première année, autant pour la deuxième et 75 cents pour la dernière. Il n'y a pas de doute qu'on pourrait ainsi les déterminer à rester.

J'ai appris avec beaucoup de satisfaction que l'on se propose de porter de 50 à 75 cents par jour la solde du génie, cette branche particulièrement utile de la milice.

Associations d'artilleurs et de carabiniers.

Je regrette beaucoup qu'il ait été impossible de fournir à l'Association de carabiniers du Canada une aide suffisante pour lui permettre d'envoyer, cette année, un peloton de tir à Shoeburyness. La chose a été faite avec des résultats si satisfaisants en 1881, en ce qui concerne non-seulement l'habileté montrée par les tireurs canadiens, mais aussi l'agréable esprit de camaraderie qui s'est établi entre eux et leurs frères d'armes, les artilleurs des volontaires anglais, que cette rivalité amicale pourra, j'espère, se renouveler avec autant de succès en 1883, et que le crédit nécessaire à cette fin sera voté.

Me trouvant moi-même en Angleterre, j'ai eu le plaisir de voir le peloton de tireurs canadiens envoyé à Wimbledon par l'association de carabiniers du Canada, sous les ordres du major Tilton, des G. P. G. G., et du capitaine McNaughton, de

l'artillerie, et de l'observer pendant le concours. Bien qu'il n'ait pas été assez heureux que de gagner cette année, la coupe Kalapore, le peloton a réussi à remporter beaucoup d'autres prix. J'ose exprimer l'espérance que le tir de peloton, plutôt que pour des prix individuels, sera à l'avenir encouragé pour toutes les associations de carabiniers, comme étant de nature à améliorer l'espèce de tir trouvée si utile dans les combats modernes, savoir, les décharges faites avec fermeté et précision lorsque la fumée se dissipe. J'ai été heureux de voir encore une fois que le concours de l'Association de carabiniers du Canada, à Ottawa, a été couronné de succès, et que l'on a fondé des prix pour le tir exécuté quelque peu en la manière que j'ai suggérée l'année dernière, savoir, par escouades et avec l'équipement militaire. Les concurrents ont tiré partie isolément, partie en serrant les intervalles, et partie par décharges, à des distances incertaines et sur des cibles représentant le buste d'un homme qui s'élevait au-dessus d'un parapet à des intervalles indéterminés. Ce fut une lutte d'une nouvelle espèce qui réveilla beaucoup d'intérêt et qui se continuera, j'espère, à l'avenir, et produira les meilleurs résultats. A mon avis, il est de la plus grande importance de créer une confiance mutuelle parmi les hommes ; le tir de peloton encouragera ce sentiment et augmentera la moyenne des bons tireurs. Je m'attends à ce que le gouvernement prête encore une fois assistance à l'artillerie ainsi qu'à l'association de carabiniers, afin de permettre à ces deux institutions d'envoyer des pelotons de tir en Angleterre, et maintenant que les artilleurs du Canada ont reçu un certain nombre de canons Armstrong pour servir à leur instruction, j'espère qu'ils pourront montrer qu'ils n'ont pas perdu leur temps lorsqu'ils seront à Shoeburyness.

Je suis heureux d'avoir reçu des rapports favorables concernant les associations de carabiniers des différents districts militaires.

Si l'artillerie a reçu des canons perfectionnés pour les fins de son instruction, nous devons aussi féliciter les carabiniers de ce que le gouvernement a bien voulu fournir à l'association de carabiniers du Canada, pour servir à celle du peloton de tireurs devant être envoyé à Wimbledon, 75 carabines Martini-Henry obtenues par l'habile entremise du major Tilton, des G.P.G.G., lors de son voyage en Angleterre.

Armes et munitions de guerre.

J'ai parlé, l'année dernière, de la fabrique de munitions pour les armes à feu portatives, que l'on construit actuellement à Québec.

Malgré qu'on y travaille depuis plus de deux ans, cette fabrique n'est pas encore terminée. Il faut espérer que sous l'habile direction du capitaine Prevost et de l'habile ingénieur-mécanicien qu'il a fait venir d'Angleterre, on pourra, avant qu'il s'écoule une autre année, produire et fournir à meilleur marché, aux carabiniers canadiens, un approvisionnement de cartouches Snider supérieures à tout ce que l'on trouve en Angleterre.

Cartes géographiques.

Encore une fois, l'on devrait fournir des cartes géographiques aux divers quartiers généraux de district, et en confier l'exécution aux gradués du collège militaire

royal dirigés par un ingénieur compétent, afin que l'on puisse décider des endroits où il faudrait faire des terrassements en cas de guerre. Il est *de la plus grande importance* que les officiers de service soient pourvus de cartes petites mais correctes.

Etat-major.

L'état-major de la milice s'est augmenté d'un major de brigade par le fait que le lieutenant-colonel Crewe-Read (officier très estimable) a été renommé pour aider au lieutenant-colonel Taylor, aide-adjudant général, dans l'un des trois districts placés sous ses ordres. Le lieutenant colonel Irwin, de l'artillerie royale, ci-devant de l'école royale d'artillerie, à Québec, est devenu inspecteur d'artillerie pour le Canada, et a été envoyé aux quartiers généraux à Ottawa.

La guerre d'Egypte m'a privé, pour quelques mois, des services de mon aide de camp, le major Holbech, du corps des carabiniers royaux de King, qui a quitté le Canada pour aller rejoindre son bataillon appelé au service actif, et qui a eu la bonne fortune de servir comme major dans la brigade du général Graham, celle que l'on a vue en tête de la première division à la bataille décisive de Tel-el-Kébir ; et j'aime à dire que pendant son absence, les fonctions d'aide de camp ont été remplies d'une manière très efficace par le major H. R. Smith, du 47e bataillon.

Les aides-adjudants généraux commandant les districts, les inspecteurs d'artillerie, etc., ont transmis leurs rapports, auxquels j'ai, comme l'année dernière, joint des notes dans les cas où j'ai jugé la chose nécessaire. Ces rapports renferment des détails concernant les divers camps de manœuvres établis cette année.

Je remercie très sincèrement les officiers d'état-major de l'assistance qu'ils m'ont prêtée de toute manière, ce qui—en tant que cela les concerne—a fait de mon service un plaisir.

Pendant que j'en suis à l'état-major, je crois qu'il est de mon devoir d'attirer l'attention sur ce que je considère comme l'insuffisance de sa solde, maintenant que ceux qui en font partie peuvent s'attendre aux dépenses d'un changement de résidence tous les cinq ans, et que l'on a fixé l'âge auquel ils peuvent être forcés de se retirer du service.

Je suis en faveur de ces deux mesures, mais les adopter sans accorder une augmentation de solde ou une indemnité de retraite suffisante pour permettre à un vieil officier de vivre dans l'aisance une fois son temps de service expiré, est un traitement rien moins que cruel selon moi ; et je suis certain que ce n'était pas l'intention du gouvernement ni du généreux peuple canadien qu'il en fût ainsi. Si lorsqu'on a fait ces règlements, les officiers de la milice n'ont pas été mis sur le même pied que les membres du service civil du Canada, pour ce qui regarde les pensions de retraite, cela ne peut être dû qu'à un oubli, je crois.

Il y a aussi deux districts—le Manitoba et la Colombie britannique,—où, vu la cherté des choses nécessaires à la vie, on devrait accorder une augmentation de solde aux officiers d'état-major, ainsi qu'aux volontaires de tous grades lorsque l'on convoque la milice.

Ecoles royales d'artillerie.

Par suite de la retraite du major général Strange (dont le long service dans la milice du Canada a fait le sujet d'un ordre général que j'ai eu le plaisir de publier le 17 mars 1882), des promotions ont été faites dans les écoles d'artillerie.

Le lieutenant-colonel Irwin, de l'artillerie royale, inspecteur d'artillerie, a été transféré de Québec aux quartiers généraux, à Ottawa ; le commandement des écoles d'artillerie a été confié aux lieutenants-colonels Montizanbert et Cotton, et celui des batteries A et B aux major Holmes et Short. L'occasion me paraît favorable pour établir une parfaite uniformité de système dans les deux écoles, par la formation des deux batteries en une brigade dont les officiers seraient sur le même tableau d'avancement ; ce qui assurerait une chose de grande importance, savoir, que les certificats obtenus par les officiers suivant des cours d'instruction se trouveront de la même valeur, quelque soit l'école qui les donne.

Je regrette de dire que l'école d'artillerie de Kingston a eu à supporter la perte d'un vaillant jeune officier subalterne dans la batterie—le major Hébert, qui, dans son désir ardent d'apprendre le service à la meilleur des écoles (le service actif), a obtenu la permission de s'engager comme volontaire pour la campagne d'Egypte. Bien que ce jeune homme n'ait pas eu la bonne fortune d'arriver à temps pour prendre part aux combats, il n'en a pas moins bravement succombé, frappé de la fièvre, au service de son pays.

Cette vacance fournira l'occasion de nommer un gradué du collège militaire royal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

R. G. LUARD,

Major général commandant la milice.

ANNEXE No 1.

DISTRICT MILITAIRE, No 1.

BUREAU DE L'AIDE-ADJUDANT GÉNÉRAL,
LONDON, ONT., 2 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information du major général commandant, mon rapport annuel sur l'état de la milice dans le district militaire n° 1, ainsi qu'un "résumé des rapports d'inspection." Conformément aux instructions contenues dans votre "circulaire" du 7 juillet 1882, ce résumé fournit tous les renseignements relatifs aux différents corps, et j'y renvoie respectueusement.

Voici ce que comprend l'effectif autorisé des corps de milice active en existence dans ce district (à 45 hommes par compagnie de cavalerie, de carabiniers et d'infanterie), savoir :—

Cavalerie.

	Officiers et soldats.
Le 1er régiment, lieut.-col. J. Cole, 4 compagnies................	207

Artillerie.

La batterie de campagne de London, major John Peters, 1 batterie..	85
La 1ère brigade provisoire d'artillerie de campagne de Guelph, lieut.-col. Macdonald, 2 batteries.	197
Et la batterie d'artillerie de place de Sarnia, capitaine Ellis, 1 batterie...	45

Infanterie et carabiniers.

Le 7e bat. de fusiliers, de London, lieut.-col. Walker.	7	comp.	352
Le 22e bat. de carabiniers "Oxford," de Woodstock, lieut-col. Cowan..	8	"	397
Le 24e bat. d'infanterie "Kent," de Chatham, lieut.-col. Baxter..	7	"	349
Le 25e bat. d'inf. "Elgin," de Saint-Thomas, lieut.-col. O'Malley..	7	"	349
Le 26e bat. d'inf. "Middlesex," de London, lieut.-col. English..	8	"	397
Le 27e bat. d'inf. "Lambton," de Sarnia, lieut.-col. Campbell..	6	"	301
Le 28e bat. d'inf. "Perth," de Stratford, lieut-col. Scott..	6	"	301
Le 29e bat. d'inf. "Waterloo," de Berlin, lieut.-col. Hespeler..	6	"	301
Le 30e bat. de carabiniers "Wellington," de Guelph, lieut.-col. Clarke..	10	"	493
Le 32e bat. d'inf. "Bruce," de Walkerton, lieut-col. Cooper..	8	"	397
Et le 33e bat. d'inf. "Huron," de Goderich, lieut.-col. Ross..	9	"	445
Total dans le district, tel qu'actuellement organisé, 45 par compagnie............	90		4,616

Si l'effectif original de 58 officiers et soldats par compagnie était autorisé, le nombre en serait de 5,628.

Compagnies d'instruction militaire.

Au collège Dufferin, London	1	comp.	40
A l'Institut (*Collegiate Institute*), de London	1	"	40
" " de Saint-Thomas	1	"	40
Au Lycée (*High School*), de Mount Forest	1	"	40
Total des comp. d'instruction militaire	4		160

Nombre de miliciens autorisés à faire les exercices pour l'année 1882-83 :—

	Officiers et soldats.
En camp	2,191
Aux dépôts	368
Total	2,559

Les corps suivants ont fait les exercices en camp, savoir :—

Le 1er régiment de cavalerie, comp. n° 4	(compagnies)	1
La 1ère brigade provisoire d'artillerie de campagne	(batteries)	2
La batterie d'artillerie de campagne de London	"	1
Le 24e bataillon d'infanterie "Kent"	(compagnies)	1
Le 25e " " "Elgin"	"	1
Le 26e " " "Middlesex"	"	8
Le 28e " " "Perth"	"	6
Le 29e " " "Waterloo"	"	5
Le 30e " de carabiniers "Wellington"	"	9
Le 33e " d'infanterie "Huron"	"	6
		40

Les corps suivants ont fait les exercices à leurs dépôts respectifs, savoir :—

La batterie d'artillerie de place de Sarnia	(batteries)	1
Et le 7e fusiliers, de London	(compagnies)	7
		8

Les corps suivants ont été autorisés à s'exercer mais ne l'ont pas fait, savoir :—

Le 1er régiment de cavalerie, compagnie n° 1.
Le 29e bataillon d'infanterie, de Waterloo, compagnie n° 3.
Le 30e " de carabiniers, de Wellington, compagnie n° 5.
Le 33e " d'infanterie, de Huron, compagnies n°s 3, 6 et 9.

Les corps suivants n'ont pas été autorisés à faire les exercices, savoir :—

Le 1er régiment de cavalerie, compagnies n°s 2 et 3		2
Le 22e bataillon de carabiniers, d'Oxford	(compagnies)	8
Le 24e " d'infanterie, de Kent	"	6
Le 25e " " d'Elgin	"	6
Le 27e " " de Lambton	"	6
Le 32e " " de Bruce	"	8
		36

La compagnie n° 1 du premier régiment de cavalerie ne s'est pas exercée depuis trois ans, et bien qu'elle ait reçu ordre de le faire, tant l'année dernière que cette année, elle n'a pas sorti. Elle paraît être complètement désorganisée. Le capitaine dit que n'eût été le retard subi par les récoltes et la grande quantité de blé d'automne qu'il restait à semer à l'époque du campement, il aurait assemblé une compagnie cette année,—ce dont je doute fort, vu qu'il ne paraît pas y avoir un seul homme d'enrôlé dans ce corps. Je ne vois pas pourquoi cette compagnie ne serait pas licenciée. On devrait licencier tout le régiment, et permettre à ce qui en resterait de se transformer en corps indépendants.

La compagnie n° 3 du 29e bataillon ne s'est pas assemblée, donnant pour excuse que les moissons étaient en retard ; mais je crois qu'elle n'a pas prospéré sous

les ordres du lieutenant nommé provisoirement. Le lieutenant-colonel Hespeler désire que le dépôt de cette compagnie soit transféré à New-Hamburg.

La compagnie n° 5 du 30e bataillon n'a pas sorti ; le lieutenant-colonel Clarke rapporte que le capitaine de cette compagnie était à Winnipeg, et qu'il s'est hâté de revenir en s'attendant de trouver sa compagnie en camp sous les ordres du lieutenant, mais que ce dernier a dit " que vu qu'il ne pouvait amener que 25 hommes, il n'avait pas voulu se rendre à moins d'avoir une compagnie complète." Le lieut.-col. Clarke parle de plus du capitaine Winfield comme d'un excellent officier qui, depuis douze ans, s'est toujours présenté avec une compagnie de premier ordre.

Les compagnies nos 3, 6 et 9 du 33e bataillon ont manqué à l'appel. Le lieutenant-colonel Ross en attribue la cause au retard subi par les récoltes, ce qui a forcé les cultivateurs à renvoyer le labourage et les semailles d'automne à une date avancée ; par conséquent, on n'a pas pu persuader aux hommes de quitter leurs travaux.

Ajoutés à cela, les absents des diverses compagnies qui ont fait les exercices portent à 766 le nombre des officiers et des soldats qui ont manqué au rendez-vous.

CAMP DE BRIGADE A LONDON.

Le 12 septembre, a été formé sur la ferme Carling, à London, un camp de brigade composé des corps déjà nommés ; et voici les noms des officiers qui ont servi dans l'état-major de brigade, savoir :—Le lieutenant-colonel Jackson, aide-adjudant général, commandant ; le lieutenant-colonel, l'honorable M. Aylmer, major de brigade ; le major Miller, du 7e fusiliers, aide-major de brigade ; le lieutenant-colonel Baxter, du 24e bataillon, prévost ; le capitaine et quartier-maître J. B. Smyth, du 7e fusiliers, officier préposé aux approvisionnements ; le capitaine et payeur Reed, du 24e bataillon, quartier-maître de camp ; le lieutenant S. F. Peters, du 7e fusiliers, officier de jour ; le chirurgien-major Brown, de la batterie de campagne de London, principal officier de santé.

Nous devons encore une fois à l'obligeance des autorités municipales de London d'avoir fait poser environ trois mille pieds de tuyaux avec une borne-fontaine pour l'usage de tous les différents corps, qui ont ainsi eu en abondance de l'eau d'une qualité supérieure. Elles ont aussi fait construire des latrines.

L'honorable John Carling nous a de nouveau accordé, pour le campement et les exercices, l'usage de sa belle ferme, qui se prête admirablement à de telles fins et est très commodément située.

Je renvoie au rapport d'inspection en forme de tableau, qui offre des renseignements relatifs à la discipline des divers corps ; mais l'on me permettra de faire les observations suivantes :—

Cavalerie.

Cette arme laisse à désirer ; organisation et économie interne, très défectueuses ; exercices, médiocres. La compagnie qui a campé a fait assez de progrès ; elle se composait de bons hommes, mais ses chevaux étaient médiocres.

Artillerie.

Pour la discipline de cette arme, je renvoie au rapport de l'inspecteur d'artillerie ; mais je puis dire que cette branche du service, qui se compose de la batterie de campagne de London et de la 1ère brigade provisoire d'artillerie de campagne, paraît toujours avec avantage. J'ai conçu une très haute idée de l'organisation et de l'économie interne du corps en dernier lieu mentionné.

La batterie d'artillerie de place de Sarnia a paradé d'une manière fort recommandable.

7e bataillon de fusiliers.

Ce beau corps paraît toujours très bien, mais il lui faudrait plus d'exercice.

26e bataillon.

Beau corps. A bien tenu aux exercices et fait preuve de progrès ; mais sa

discipline est relâchée. Plusieurs compagnies se sont très mal comportées le jour de la levée du camp.

28e bataillon.

Très faible ; discipline très relâchée. A l'exception de la compagnie n° 5 (et cette compagnie était peu nombreuse,) le bataillon n'a pas donné satisfaction.

29e bataillon.

Bien que ce corps ait paru faible, les efforts déployés par les officiers ont déterminé de solides progrès et m'ont laissé une impression favorable. Les hommes n'ajustent pas avec assez de soin leurs fourniments et leurs sacs.

30e bataillon.

C'est un corps réellement beau et qui a montré du cœur à la besogne ; il avait particulièrement bonne mine et s'est acquitté du service d'une manière satisfaisante ; mais il en est parmi les hommes qui avaient envie de refuser de travailler le jour de la levée du camp.

33e bataillon.

C'est encore un autre corps réellement beau qui a fait les exercices d'une manière systématique et s'est toujours montré actif et ferme sous les armes. J'ai particulièrement remarqué la manière prompte et satisfaisante dont ce bataillon a levé le camp.

La compagnie n° 7 du 24e bataillon, de Windsor, et la compagnie n° 7 du 25e bataillon, de Leamington, qui étaient attachées, pour ces exercices, aux 28e et 29e bataillons respectivement, méritent une mention spéciale pour l'apparence, l'instruction et la discipline en général.

Le 22 septembre, le major général commandant a visité et inspecté le camp, a la levée duquel il a expédié l'ordre suivant, savoir :—

" Le major général éprouve beaucoup de plaisir à prier le lieutenant-colonel Jackson, commandant le camp à London, d'exprimer sa satisfaction de tout ce dont il a été témoin aujourd'hui.

" Le camp entier, ainsi que l'apparence des troupes, montre quelle peine se sont donnée les volontaires de tous grades pour profiter de la courte période mise à leur disposition en vue d'acquérir des connaissances dans l'art militaire. Le major général désire graver dans l'esprit de tous combien il est nécessaire de conserver cet enchaînement de responsabilité sans lequel il est impossible à des corps de troupes de se maintenir en bon état.

" Il estime que le district n° 1 ne le cède à aucun autre pour la tenue martiale de ses troupes."

Médicaments.

Les chirurgiens se sont plaints de la rareté des médicaments ainsi que de la difficulté qu'ils ont eue, avec le système actuel, à se procurer les remèdes nécessaires. L'extrait suivant du rapport de l'un des chirurgiens de service mérite d'être pris en considération :—

" Je demande instamment et particulièrement que des caisses de pharmacie du même modèle que celles déjà fournies pour l'usage des bataillons, soient de nouveau distribuées et remplies de médicaments convenables et d'instruments de chirurgie." (1.)

La méthode actuellement suivie, ou plutôt le manque de méthode convenable dans la distribution des remèdes, est d'une nature très insatisfaisante et ne sert presque à rien aux hommes en campagne. Il faut que les chirurgiens aient à leur disposition des remèdes qui puissent être administrés promptement dans tous les cas de maladie subite, qui se déclarent souvent la nuit.

On remarquera que les divers corps réunis en camp se sont trouvés très faibles numériquement ; deux compagnies seulement—le n° 7 du 26e bataillon et le n° 2 du 28e—étaient au complet, et quelques-unes ne comptaient pas plus de douze sous-officiers et soldats. On attribue cela à l'impossibilité pour les hommes de s'assembler en automne ; le mois de juin est celui qui conviendrait le mieux pour les exercices dans ce district.

Voici quelle a été, par compagnie, la moyenne du nombre de sous-officiers et de soldats, savoir :—

26e bataillon,	lieut-col.	Attwood	- - - - - -	32·75
Pour le 28e	"	" Scott	- - - -	25·26
" 29e	"	" Hespeler	- - - -	30·77
" 30e	"	" Clarke	- - - -	35·66
" 33e	"	" Ross	- - - - -	32·16

Musiques.

Chaque bataillon possède ce que l'on peut appeler une bonne musique si cette dernière joue seule (celle du 7e fusiliers est très bonne et supérieurement organisée), mais formés en brigade ces corps de musique ne réussissent pas. Un grand nombre des instruments n'ont pas le même diapason, et l'agencement des morceaux n'étant pas non plus le même, l'on peut dire que l'exécution de la musique de brigade est un insuccès. Bien que tous les corps de musique puissent être mis sous les ordres d'un seul maître pendant la durée du camp, le travail et le temps qu'il faut pour agencer les airs et la difficulté qu'on éprouve à mettre les instruments d'accord, sont cause qu'on ne peut obtenir aucun succès marqué sous ce rapport. On ne saurait trop estimer l'importance d'une bonne musique dans toute organisation militaire. J'ose en conséquence faire les recommandations suivantes, et, si elles sont mises à exécution, toutes les musiques militaires du pays pourront jouer harmonieusement ensemble chaque fois qu'elles se rencontreront. De plus, la dépense du département pour 100 corps de musique n'atteindra pas 80 cents pour chacun. Je propose que le département fournisse pour l'usage de chaque musique :—Un diapason, deux marches (pas accéléré) pour le défilé, une marche (pas accéléré) pour le défilé au trot, une marche (pas ordinaire), et le " God save the Queen." (2).

Le coût probable (qui serait réduit par l'escompte) se répartirait comme suit -

9 douzaines de diapasons à $2.00 - - - - -	$18 00
15 planches à $3.50 - - - - - - -	52 50
300 feuilles de papier à $1.00 - - - - - -	3 00
300 impressions à 40 cents - - - - - -	1 20
Carton et montage - - - - - - - - -	3 00
Total pour 100 corps de musique - - - -	$77 70

Comme les planches seraient la propriété du gouvernement, les éditions subséquentes ne coûteraient que le prix du papier et de l'impression. Mais en supposant que cela reviendrait à $100—soit $1 par corps de musique,—cette bagatelle nous permettrait d'espérer des résultats avantageux. Naturellement, il serait nécessaire que tous les instruments eussent un diapason uniforme.

Le professeur Clappe, du corps de musique du 27e bataillon, qui a acquis de l'expérience dans l'armée impériale ainsi que dans la milice canadienne, dit que c'est un plan tout à fait praticable ; et je puis ajouter que si le département lui confiait l'agencement des morceaux, sa longue expérience et ses hautes connaissances nous assureraient une musique qui serait exécutable et nous ferait honneur.

Compagnies d'instruction militaire.

Les compagnies d'instruction militaire qui suivent conservent encore leur organisation, mais, à cause de nombreux changements qui se font chaque année parmi les élèves, ces derniers ne peuvent guère aller au delà des exercices préliminaires ; ils acquièrent toutefois le port militaire et certaines connaissances qui leur resteront toujours.

Collège Dufferin, London, 1 compagnie ;
Institut (*Collegiate Institute*), London, 1 compagnie ;
" " " Saint-Thomas, 1 compagnie ;
Lycée (*High School*), Mount Forrest, 1 compagnie.

La batterie B a envoyé, cette année, un instructeur à toutes ces compagnies, à l'exception de celle de Saint-Thomas, qui n'en a pas demandé.

Soin des armes et autres effets.

On remarque un progrès considérable dans la condition des magasins et des salles d'armes; néanmoins, il faut de constantes inspections pour obtenir des résultats même passables. Dans un grand district comme celui-ci, ce n'est pas assez d'un major de brigade pour entretenir une bonne surveillance sur tant de compagnies isolées.

La distribution qui a été faite de divers articles d'équipement pendant l'année, pour remplacer les effets manquants, a beaucoup amélioré l'apparence de la brigade; néanmoins, beaucoup d'effets sont hors d'usage ou de mauvaise qualité, les sacs collants ayant gâté des centaines de tuniques.

Officiers qualifiés.

Il devient de plus en plus difficile tous les ans de trouver des officiers qualifiés, et il faudrait trouver quelque méthode plus convenable pour instruire ceux qui désireraient acquérir les connaissances voulues.

Finalement.

En somme, les opérations de l'année ont été satisfaisantes (excepté quant au nombre), et si j'ai obtenu ce résultat, je le dois à l'aide que m'ont prêtée l'état-major permanent de district, les officiers qui ont servi temporairement dans l'état-major de brigade, les commandants de corps et autres officiers de la brigade, qui, règle générale, se sont efforcés d'observer les règlements de la milice,—ce qui a fait faire beaucoup de progrès à chacun de leurs corps. Quant aux quelques officiers qui semblent prendre les exercices annuels pour un "pique-nique," je les inviterais à examiner froidement la question, après quoi ils seront sans doute convaincus que le gouvernement a droit à ce qu'ils donnent toute leur attention à leurs devoirs pendant qu'ils reçoivent la solde comme s'ils étaient en activité.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

W. H. JACKSON, lieut.-colonel,

Aide-adjudant général du district militaire n° 1.

L'adjudant général de milice,
Ottawa.

(1.) Je recommande que ceci soit pris en considération.
(2.) Ces recommandations me paraissent pratiques et bonnes.
(3.) Je recommande que ceci soit adopté.

DISTRICT MILITAIRE n° 2.

VIEUX-FORT, TORONTO, 30 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur l'état de la milice dans le district militaire n° 2.

Je transmets ci-inclus les rapports d'inspection (en forme de tableaux) des corps qui ont fait les exercices annuels.

Effectif établi de la milice active dans ce district :—

			Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Cavalerie	9	compagnies	39	378
Artillerie de campagne	3	batteries	18	237
Artillerie de place	3	"	9	126
Artillerie de montagne	1	demi-batterie	1	21
Infanterie et carabiniers	113	compagnies	454	4,738
	129		521	5,500

Nombre autorisé à faire les exercices annuels..........	3,573
Nombre autorisé à faire les exercices en camp......., .	2,371
" " " " aux dépôts........	1,230
Total..	3,601

Les corps qui ont fait les exercices en camp sont :—

La batterie de campagne de Toronto ;
La " " d'Hamilton ;
Le 12e bataillon C. Y. ;
Le 34e "
Le 35e " F. E. ;
Le 39e "
Le 44e "
Et le 77e "

Les corps qui ont eu la permission de faire les exercices à leurs dépôts respectifs sont :—

Les gardes du corps du gouverneur général ;
La batterie de place de Sainte-Catherine ;
La demi-batterie d'artillerie de montagne du Sault Sainte-Marie ;
Le 2e bataillon, C. R. ;
Le 10e " F. R. ;
Le 13e "
Et la compagnie de carabiniers du Sault-Sainte-Marie.

Les corps qui n'ont pas fait les exercices annuels sont :—

Avec permission :

La batterie de campagne du canal Welland ;
L'artillerie de place de Collingwood ;
La compagnie n° 6, 12e bataillon, C. Y.
La " n° 2, 35e " F. E.
La " n° 2, 44e "
Et la " n° 6, 44e "

Sans permission :

L'artillerie de place de Toronto ;
Le 2e régiment de cavalerie ;
Le 19e bataillon ;
Le 20e " " L.R."
Le 31e "
Le 36e "
Le 37e "
Et le 38e " " D.R."

La batterie de campagne du canal Welland n'a pas fait les exercices annuels cette année, le capitaine commandant ayant envoyé sa résignation et cessé de porter à la batterie l'intérêt nécessaire pour la préparer à camper. Comme la résignation de cet officier n'a pas été acceptée, il s'est rendu coupable de désobéissance en ne conduisant pas sa batterie au camp. Un officier qui résigne devrait se rappeler qu'il n'est pas relevé de son commandement tant qu'un transfert de son matériel n'a pas eu lieu et que sa résignation n'a pas été acceptée par l'entremise de la *Gazette.*

Artillerie de place de Collingwood.

Vu que le commandant était en congé, et le registre matricule ainsi que d'autres livres de la compagnie ayant été détruits par un incendie pendant son absence, ce corps a été exempté des exercices par l'autorité compétente.

Compagnie n° 2, 12e bataillon, " Y. R."

Par la négligence du capitaine commandant, cette compagnie ne s'est pas rendue au camp ainsi qu'elle en avait reçu l'ordre.

Je transmets aux quartiers généraux, à Ottawa, tous les documents, accompagnés de mon opinion sur la conduite de cet officier.

Compagnie n° 2, 35e bataillon, F. E.

Une grande partie de la ville à laquelle appartient cette compagnie ayant été détruite par le feu, et vu qu'on avait besoin des services de tout homme disponible pour rebâtir, le capitaine a dû se rendre au camp sans ses hommes, cette année.

Compagnie n° 2, 44e bataillon.

L'officier commandant le bataillon a fait rapport que cette compagnie ne s'est pas rendue au camp parce que son capitaine n'avait pas réussi à en remplir les cadres; cette excuse ne m'ayant pas satisfait, j'ai ordonné au capitaine de se rendre sans ces hommes, ce qu'il a refusé de faire, en disant que ses occupations l'en empêchaient. Cela me prouve que la faute en est à lui et non aux hommes.

Le 11 novembre, j'ai reçu, par l'entremise du lieutenant-colonel commandant, une communication du capitaine, disant que la compagnie ne s'était pas assemblée parce qu'elle n'avait pas d'habillement convenable. Tel n'a pu être le cas, car la compagnie avait reçu une distribution complète de tuniques, de pantalons et de bonnets de police en mars 1880, ainsi que des capotes en juillet 1882.

Compagnie n° 6, 44e bataillon.

Le dépôt de cette compagnie est à Clifton, et elle se compose d'employés du chemin de fer. Je n'ai jamais vu cette compagnie en camp, et je suis informé que ses hommes ne peuvent pas s'exercer ailleurs qu'au dépôt. On devrait exiger que cette compagnie fasse les exercices avec le bataillon lorsqu'elle en reçoit l'ordre; et dans le cas où il n'y aurait pas un nombre d'hommes suffisant pour entretenir la compagnie à part les employés du chemin de fer, je recommanderais que le dépôt fût transféré à un autre endroit dans les limites du comté.

Artillerie de montagne, Sault-Sainte-Marie.

On augmenterait l'utilité de ce corps en lui permettant de camper dans un endroit où il pourrait pratiquer le tir à boulet et à obus. Faute d'un champ de tir suffisant et sûr au Sault-Sainte-Marie, ce corps a dû se borner à brûler des cartouches blanches.

Instruction militaire au camp de Niagara.

Vu qu'un grand nombre des hommes assemblés à ce camp étaient des recrues, il a fallu consacrer la première semaine aux exercices de peloton et de compagnie, qui ont toujours eu lieu sous la direction d'un officier d'état-major de brigade. Les exercices de brigade et autres, avant la levée du camp, ont dénoté beaucoup de progrès.

Musique.

La musique a été très bonne, vu qu'il y avait six corps complets. Ces corps réunis ont eu le meilleur effet sur le défilé de brigade.

Gardes du corps du gouverneur général.

Ce corps a fait les exercices annuels à son dépôt. Je l'ai inspecté le 2 septembre. Le défilé au pas et au trot ainsi que le maniement du sabre et les manœuvres de campagne ont été bien exécutés. C'est un corps actif et bien monté.

Les carabiniers de la Reine, le 10e grenadiers royaux et le 13e bataillon.

Ces corps ont fait les exercices annuels à leurs dépôts respectifs et reçu les félicitations du major général qui les a inspectés. Vu que le 13e bataillon n'avait pas terminé ses exercices annuels lors de la revue du major général, j'ai fait mon inspection lorsqu'il les eut finis. Les armes ainsi que l'uniforme étaient propres, et les fournitments bien ajustés.

L'aplomb des hommes et les évolutions de bataillon ont prouvé que tous avaient profité de l'instruction de leurs officiers. Le 13e bataillon est le meilleur corps d'infanterie qui ait été inspecté dans ce district. (1)

Tir à la cible.

Je recommanderais de nouveau que les cartouches à balles distribuées chaque année fussent tirées aux dépôts locaux, et que le département accordât à chaque compagnie une légère somme d'argent pour être distribuée en prix de 1re, de 2e et de 3e classes (les officiers ne devant pas concourir). (2)

Indemnité pour chevaux.

Entre le temps des semailles et la récolte, savoir, dans le mois de juin, on peut se procurer des chevaux à raison d'une piastre par jour pour le service de la milice active ; mais pendant les semailles d'automne (en septembre) on ne peut en trouver à ce prix. Les officiers d'artillerie qui ont fait partie du camp de Niagara en septembre dernier, se sont trouvés dans l'alternative d'avoir à payer un prix extraordinaire ou de désobéir à l'ordre qui leur enjoignait de conduire leurs batteries au camp. On ne devrait pas laisser subsister cette injustice. (3)

Foin et avoine.

10 lbs. d'avoine et 15 lbs. de foin ne suffisent pas pour des chevaux de ferme accoutumés à une nourriture plus abondante. Les commandants des batteries de campagne recommandent que la quantité de l'avoine soit portée à 12 lbs. et celle du foin à 20. En prenant des renseignements, j'ai su que plusieurs des propriétaires de chevaux ont payé le fournisseur pour une quantité supplémentaire de foin et d'avoine. (4)

Subsistances.

Les entrepreneurs qui ont fourni les subsistances au camp ont donné satisfaction en général. Coût des rations par tête, 20 cents.

Le principal officier de santé dit dans son rapport que la santé des hommes dans le camp a été très satisfaisante. Il recommande au département de fournir une couple de paniers de campagne contenant tous les remèdes nécessaires au camp, et que l'on enseigne au moins à ceux qui font partie du personnel de l'infirmerie, la manière de se servir des appareils destinés au transport des malades ou des blessés.

Prévost.

La nomination d'un officier chargé de commander la police du camp a produit de très bons résultats ; je recommanderais que le prévost fût nommé d'une manière permanente.

Armurier.

Pendant la durée du camp, l'armurier du district a réparé 111 carabines qu'autrement il aurait fallu envoyer à Toronto. Je recommanderais que l'armurier fût obligé de se rendre à tous les camps de brigade. (5)

Le ministre de la milice.

L'honorable ministre de la milice et de la défense a visité le camp et a été reçu par une salve de la brigade formée en ligne. Après avoir assisté à l'exercice à feu,

l'honorable monsieur a exprimé aux troupes la grande satisfaction que lui avait causée sa visite au camp.

J'envoie ci-inclus les notes de tir à la cible des corps qui ont fait les exercices annuels, ainsi que le rapport de l'instructeur d'artillerie qui, après avoir parlé du peu de succès ordinairement remporté par les volontaires en camp, dit :—" Il me semble qu'il en serait autrement si l'on dépensait, sous la direction et la surveillance des officiers, aux dépôts de compagnie, ce qui reste des minutions allouées, après le retour du camp."

J'ai l'honneur d'être,

Votre très obéissant serviteur,

ROBERT B. DENISON, lieut.-col.,
Aide-adjudant général du district militaire n° 2.

L'adjudant général de milice.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) C'est un bataillon bien exercé, mais l'enchaînement de responsabilité par lequel on rend les sous-officiers responsables pour leurs hommes aux officiers subalternes, et ceux-ci à leurs capitaines, ne me paraît que médiocrement observé. J'en ai moi-même fait la remarque aux troupes lorsque je les ai inspectées.

(2) Je suis parfaitement d'avis que les officiers ne doivent pas concourir, si ce n'est entre eux, et que le gouvernement ne devrait accorder d'aide qu'à cette condition. Je crois de plus que le tir à la cible devrait avoir lieu aux dépôts de compagnie, pourvu que l'aide-adjudant général soit convaincu que dans chaque cas l'instructeur est compétent.

(3) C'est aussi mon avis, et je crois que lorsque l'autorité ordonne la formation d'un camp à l'époque des semailles, on devrait accorder une indemnité spéciale à cette fin au commandant.

(4) Je crois qu'en bonne justice pour leurs propriétaires, la nourriture des chevaux devrait être abondante.

(5) Je recommande que ceci soit ordonné.

DISTRICT MILITAIRE n° 3.

Bureau de l'aide-adjudant général,
Kingston, 27 novembre 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur de transmettre, pour l'information du major général commandant, mon rapport annuel sur l'état de la milice dans le district militaire n° 3 :—

	Effectif.
Cavalerie (7 compagnies)	329
Deux batteries de campagne	170
Deux batteries de place	90
Infanterie et carabiniers (60 compagnies)	2,772
Total	3,361

Nombre de miliciens autorisés à faire les exercices annuels :—

En camp	1,511
Aux dépôts	543
Total	2,054

Les corps qui ont fait les exercices en camp sont :—

Le 4e régiment de cavalerie ;
La batterie de campagne de Kingston ;
La batterie de campagne de Durham ;
Le 40e bataillon ;
Le 45e "
Le 49e "
Et le 57e "

Les corps qui ont été autorisés à faire les exercices annuels à leurs dépôts sont:—
L'artillerie de place de Cobourg;
L'artillerie de place de Port-Hope;
Le 14e carabiniers du Prince de Galles;
Et le 15e bataillon.

Les corps qui ont été exemptés des exercices annuels sont:—
Le 3e régiment de cavalerie;
Le 16e bataillon;
Le 46e "
Et le 47e "

INSPECTION.

14e bataillon.

Le major général étant absent en congé, j'ai fait l'inspection annuelle du 14e carabiniers du Prince de Galles le 11 juillet, et je puis faire un rapport très favorable de l'apparence martiale et de la discipline de ce corps. Les exercices ont été bien faits, et ont consisté en manœuvres de bataillon et déploiements en tirailleurs; la plupart des officiers ont passé par l'école royale d'artillerie, ce qui fait que les hommes sont bien commandés.

L'équipement entier appartenant à ce régiment est en parfait état et fait beaucoup d'honneur au lieutenant-colonel Kerr ainsi qu'au quartier-maître Spriggs, grâce à la méthode qui a été mise en vigueur: tout effet qui est la propriété du gouvernement doit être renvoyé au magasin du quartier-maître, avant qu'aucune solde soit payée. De cette manière, tout est rendu et se trouve prêt pour l'inspection en aucun temps. (1.)

15e bataillon.

Le 15e bataillon ne s'est pas déclaré prêt à passer l'inspection.

Batteries d'artillerie de place.

Les batteries d'artillerie de Port-Hope et de Cobourg ont été passées en revue par le sous-inspecteur d'artillerie. (Voir son rapport.)

Associations de carabiniers.

Il y a dix associations de carabiniers dans ce district, et toutes fonctionnent bien.

Salles d'armes rurales..

Autant qu'elles ont pu être inspectées, les salles d'armes rurales étaient généralement en bon état.

Emplacement de camp.

On a beaucoup de peine à trouver, dans ce district, un emplacement de camp convenable à portée de l'eau; les fermes occupent tellement de place qu'il est difficile de camper dans un endroit offrant assez d'espace pour les hommes et les chevaux.

Camp de Cobourg.

Le camp d'instruction militaire a été formé, cette année, près de la ville de Cobourg, où se trouvait le seul endroit convenable que l'on pût se procurer dans cette partie du district.

Les autorités municipales ont mis gratuitement à ma disposition une vaste commune; elles ont en outre fait creuser trois puits et construire toutes les latrines nécessaires ainsi qu'un magasin pour les approvisionnements. Nous avons également eu l'usage d'un emplacement pour le champ de tir.

Je suis beaucoup redevable au lieutenant-colonel Graveley, maire de Cobourg, de la bienveillante aide qu'il m'a prêtée tant pour les préparatifs du camp que pendant sa durée.

Le 5 septembre, les troupes désignées pour former le camp se sont assemblées ; ainsi que je l'ai déjà dit, elles se composaient des trois armes du service.

Quelques-uns des corps se sont trouvés numériquement faibles, vu que les moissons étaient en retard et les gages élevés; et il a été impossible aux officiers commandant de décider leurs hommes à quitter les champs. Outre ce désavantage, les six dixièmes environ des soldats étaient des recrues sans aucune expérience, et il a fallu beaucoup de patience, de persévérance et de peine pour leur donner quelque mine, considérant surtout qu'on n'avait que douze jours à se voir. Je puis dire, néanmoins, en toute sûreté, qu'officiers et soldats ont travaillé avec une véritable bonne volonté et donné toute l'attention possible à leur service, ce qui fait que les troupes ont fait des progrès tous les jours.

Les gardes montantes

ont donné lieu à d'importantes parades, chaque corps rivalisant à l'envie l'un de l'autre à qui fournirait les hommes les plus propres et les plus actifs.

Inspection des corps.

Pendant le camp, j'ai inspecté chaque bataillon et trouvé les armes et les fourniments nets ; un grand nombre de carabines avaient besoin d'être réparées.

Cavalerie.

La cavalerie, sous le commandement du lieutenant-colonel Duff, avait bonne mine et était bien montée. Il ne devrait pas être permis d'amener des étalons au camp, vu qu'ils sont non-seulement nuisibles, mais dangereux. Afin d'empêcher que les chevaux de cavalerie ou d'artillerie ne se blessent entre eux par des ruades, je recommanderais fortement l'usage d'entraves semblables à celles dont se sert la cavalerie des Indes ; le département économiserait ainsi une forte somme tous les ans.

Batteries de campagne.

La batterie de campagne de Durham a fait beaucoup de progrès depuis l'année dernière et s'est rendue au camp pourvue de bons chevaux. (Voir le rapport de l'inspecteur d'artillerie.)

La batterie de campagne de Kingston était numériquement faible et assez bien montée. (Voir le rapport de l'inspecteur d'artillerie.)

Bataillons.

Les 40e, 45e, 49e et 57e bataillons se sont très bien montrés tous les quatre, mais je dois donner la palme au 57e. Le 49e avait le désavantage de compter deux compagnies nouvellement organisées, l'une venant de Madoc et l'autre de Trenton. L'habillement de ce bataillon était en mauvais état, et un grand nombre de soldats manquaient de pantalons d'uniforme, ce qui nuisait beaucoup à l'apparence du corps. Malgré cela, on peut dire que le lieutenant-colonel Brown a amené un beau corps de troupes au camp.

Rations.

Les rations étaient toutes d'excellente qualité et ont donné satisfaction à tout le monde. J'ai assisté à chaque distribution, qui a coûté 20 cents par jour pour chaque homme.

Appel.

Le payeur du district a fait l'appel des divers corps en ma présence et tout a été trouvé correct.

Conduite des hommes.

La conduite des troupes pendant la durée de camp a été excellente, ce qui a causé une satisfaction tellement générale que le maire de Cobourg m'a présenté une adresse exprimant le plaisir qu'avait éprouvé la population de voir campé près de la ville un rassemblement d'hommes si paisibles et se comportant si bien. (Voir copie de cette adresse.) (A.)

Santé des hommes.

La santé des hommes a été très bonne.

Service religieux.

Le service religieux a été célébré sur le terrain d'exercice, dimanche matin, le 10 septembre, à 8.30 a.m.

" Y. M. C. A."

La *Young Men's Christian Association* a dressé, pour l'usage des hommes, dans le camp, une grande tente dans laquelle ils ont trouvé gratis tout ce qu'il leur fallait pour écrire, les journaux quotidiens, etc. ; le soir, on donnait dans cette tente un service religieux auquel beaucoup de monde assistait. Je dois des remercîments au président de l'association, M. Bickle, ainsi qu'à ceux qui l'ont secondé, pour toute la peine qu'ils se sont donnée et les dépenses qu'ils ont faites dans le but de procurer un tel avantage aux hommes.

Inspection du major général Luard.

Le 11 septembre, le major général Luard a inspecté les troupes. Ces dernières s'étaient rangées en ligne pour le recevoir. Après le défilé, les différents corps ont fait l'exercice à feu, attaquant un ennemi supposé ; puis, le major général s'est déclaré satisfait des progrès ainsi que de la bonne tenue des hommes ; il a aussi signalé les défauts et les irrégularités qui demandaient à être corrigés.

Le ministre de la milice.

Le 12 septembre, l'honorable ministre de la milice a visité le camp et inspecté les troupes. Après le défilé, l'honorable monsieur s'est déclaré satisfait de la bonne mine des hommes, de leurs progrès dans les exercices et de leur bonne conduite en général, etc., etc.

Sortie du camp.

Les troupes sont sorties du camp en très bon ordre..

Beau temps.

Le temps a été très favorable pendant toute la durée du camp, ce qui n'empêche qu'à mon avis le mois de septembre n'est pas sûr. Juin est le mois qui convient le mieux.

Instructeurs.

Je recommanderais très fortement que trois ou quatre bons instructeurs fussent envoyés des batteries A et B à chaque camp. Il est impossible au sergent-major de brigade de remplir ses divers devoirs et de veiller en même temps à l'instruction de chaque bataillon. (3.)

Professeur de clairon.

Je recommanderais que l'on fournît aussi les services d'un professeur dans le but d'instruire les clairons de régiment (4). Aux camps de Picton et de Cobourg les divers régiments ne pouvaient se vanter d'en posséder un seul, et il m'a fallu mettre un membre de la musique en réquisition.

Etat-major de camp.

Les officiers suivants ont servi dans mon état major, et j'ai tout lieu de me féliciter de la précieuse aide qu'ils m'ont prêtée en contribuant pour une large part au succès du camp. Je suis particulièrement redevable au major Gordon du zèle infatigable qu'il a déployé et de l'attention qu'il a portée à ses nombreux devoirs.

Voici les noms de ces officiers :—

Ce sont le major Gordon, du 14e C. P. G., major de brigade ; le lieutenant-colonel H. C. Rogers, du 3e cavalerie, aide-major de brigade ; le capitaine Hodgins, du 2e Queen's Own, officier de jour ; le major Ross, du 16e bataillon, préposé aux approvisionnements ; le chirurgien-major Bristol, du 4e cavalerie, P. M. O. ; le payeur King, du 14e C. P. G., quartier-maître de camp ; le lieutenant MacNachtan, C. G. A., instructeur d'artillerie ; le capitaine Farley, de la batterie B, prévost.

Le camp a été levé samedi, le 16 septembre, et je crois que tous, officiers et soldats, ont été bien satisfaits de leurs douze jours d'exercices.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. V. VILLIERS, lieut.-col.,
Aide-adjudant général du district militaire n° 3.

L'adjudant général de milice.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) C'est une bonne règle que tous les corps devraient adopter.

(2) En somme, ce que j'ai vu de ce campement m'a plu et fait honneur à tous ceux que cela concerne.

(3) Je recommande d'adopter l'habitude d'envoyer les sous-officiers de chaque bataillon aux écoles, afin d'en faire de bons sergents.

(4) Je m'aperçois presque partout combien il serait nécessaire d'avoir un professeur pour les clairons.

A.

COBOURG, 15 septembre 1882.

CHER MONSIEUR,—Je suis très heureux de vous communiquer la résolution suivante adoptée par le conseil de ville à une assemblée spéciale tenue le 14 courant :—

Résolu,—Que ce conseil désire exprimer, de la part des habitants de Cobourg, au lieutenant-colonel Villiers, aide-adjudant général et commandant du camp de milice formé dans le voisinage, leur appréciation des efforts faits tant par lui-même que par les officiers et les soldats placés sous ses ordres, pour maintenir la paix et l'ordre publics,—contribuant ainsi largement au succès du camp ; et il désire de plus remercier le commandant d'avoir fait passer la brigade par les rues de la ville, ce qui a permis à ceux de nos concitoyens qui ne pouvaient visiter le terrain d'exercice d'être témoins d'un splendide déploiement de troupes.

Ce conseil remercie également les commandants des divers bataillons d'avoir bien voulu envoyer leurs musiques de régiment donner des sérénades aux citoyens de la ville, faisant ainsi preuve de leurs bons sentiments à notre égard.

J. VANCE GRAVELEY,
Maire.

W. H. FLOYD,
Greffier du conseil de ville.

Pour vraie copie,
A. V. VILLIERS, lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général.

DISTRICT MILITAIRE N° 4.

QUARTIERS GÉNÉRAUX,
OTTAWA, 15 novembre 1882.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur l'état de la milice du district placé sous mon commandement, pour l'année militaire 1882-83.

1. Effectif des corps en existence :—

	Officiers		Sous-officiers et soldats.
Cavalerie, compagnies (deux)	6	...	70
Artillerie de campagne, batteries (deux)	12	...	150
Artillerie de place, batteries (une)	3	...	42
Infanterie et carabiniers, bataillons (sept), et compagnies (quarante-deux)	188	...	1848
Totaux	209	...	2110

2. Nombre de miliciens en activité autorisés à faire les exercices annuels :—

En camp	1,035
Aux dépôts	382
Total	1,417

3. Corps qui ont fait les exercices en camp :—

Cavalerie.			
Etat-major	9	...	7
Compagnie de cavalerie de Prescott, capitaine Raney	3	...	32
Artillerie de campagne.			
Batterie de campagne d'Ottawa, capitaine Stuart	5	...	60
Batterie de campagne de Gananoque, major titulaire Mackenzie	5	...	67
Infanterie et carabiniers.			
18e bataillon d'infanterie, de Prescott, 3 compagnies, lieutenant-colonel Butterfield	8	...	105
41e bataillon, carabiniers de Brockville, 6 compagnies, lieutenant-colonel Cole	21	...	138
42e bataillon, infanterie de Brockville, 5 compagnies, lieutenant-colonel Buell	16	...	200
56e bataillon, carabiniers de Lisgar, 5 compagnies, lieutenant-colonel Jessup	15	...	145
Totaux	82	...	754

4. Corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts :—

Dragons de la garde de la princesse Louise, capitaine Stuart	2	...	35
1er bataillon, gardes à pied du gouverneur général, lieutenant-colonel Ross	26	...	319
Totaux	28	...	354

5. Corps qui n'ont pas fait les exercices annuels (1) :—

Artillerie de place.

	Officiers.		S-offi. et soldats.
Artillerie de place de Prescott, capitaine Coughlin	3	...	4[illegible]

Infanterie et carabiniers.

43e bataillon, 6 compagnies, lieutenant-colonel White	26	...	252
59e bataillon, 7 compagnies, lieutenant-colonel Bergin	29	...	294

Dans mon rapport annuel pour 1881-82, écrit à une époque où mon expérience dans le district n° 4 était quelque peu limitée, j'ai parlé, d'une manière générale, de l'organisation de la milice active placée sous mon commandement, en signalant les positions avantageuses—au point de vue de la stratégie et de la tactique—des postes assignés aux différents corps qui représentent les trois armes du service, ainsi qu'en attirant l'attention sur l'état satisfaisant dans lequel se trouvaient les choses lorsque j'ai pris le commandement des mains de mon prédécesseur, le lieutenant-colonel Jackson, A. A. G. Je puis aujourd'hui donner plus de détails, 1° sur les mesures prises pendant l'année 1882-83 pour conserver et assurer ce bon état de choses; 2° sur les difficultés auxquelles se heurtent les commandants de ce corps en voulant atteindre ce but, ainsi que sur la manière de vaincre ces difficultés, et, 3° j'ai l'honneur de soumettre quelques observations ayant pour but d'amener de nouveaux progrès.

Camp de brigade à Brockville.

Dans le choix et la désignation des corps appelés à faire les exercices annuels en camp, conformément aux ordres généraux du 27 juin 1882, j'ai dû m'en remettre au sort pour compléter les contingents tirés de ceux qui avaient campé l'année dernière, et qui avaient tous ou presque tous des droits égaux. Les corps suivants ont reçu ordre de s'assembler à Brockville, le 5 septembre dernier, sous mon commandement, avec les officiers d'état-major dont voici les noms, savoir :—

Le lieut.-col. Bacon.............................Major de brigade ;
Le capitaine F. Toller, G. P. G. G........ Aide-major de brigade ;
Le lieut.-col. Macdonald, départ de la mil..Préposé aux approvisionnements ;
Le chirurgien E. H. Merrick, B. C. de Gananoque..............................Principal officier de santé ;
Le major Walsh, du 43e bataillon..........Instructeur d'artillerie ;
Le lieut.-col. White, du 43e bataillon......Quartier-maître de camp ;
La major Weatherley, G. P. G. G...........Officier de jour ;
Et la major Breden du 59e bataillon.......Prévost.

Cavalerie.

La compagnie de Prescott,.................... Capitaine Raney.

Artillerie.

La batterie de campagne d'Ottawa...........Capitaine Stuart ;
Et la batterie de campagne de Gananoque..Major Mackenzie.

Infanterie.

Le 18e bataillon d'infanterie de Prescott..Lieut.-col. Butterfield ;
Le 41e " de carabiniers de Brockville..Lieut.-col. Cole ;
Le 42e " d'infanterie " ...Lieut.-col. Buell ;
Et le 56e " de carabiniers de Lisgar......Lieut.-col. Jessup.

On remarquera que le 41e bataillon,—lieut.-col. Cole—ainsi que le 42e,—lieut.-col. Buell—(corps qui avaient fait les exercices l'année précédente) ont ainsi été assemblés en camp ; et je ne puis offrir un meilleur argument en faveur des exercices annuels, au lieu d'exercices triennaux, que le degré de discipline dont ces corps (et principalement le dernier) ont fait preuve à la revue passée par le major général commandant.

Non-seulement ces corps n'ont pas perdu de temps à s'organiser et ont pu se livrer immédiatement aux exercices journaliers, conformément aux ordres de brigade, mais encore leur discipline était si satisfaisante qu'ils ont servi jusqu'à un certain point de modèles aux bataillons moins heureux qui ne s'étaient pas exercés l'année d'auparavant.

Le camp était admirablement situé sur l'un des points les plus pittoresques des bords du Saint-Laurent ; le terrain disponible pour les exercices et les grandes manœuvres offrait une vaste étendue ainsi qu'une conformation variée, tandis que l'épaisse forêt de pins située près du campement fournissait aux hommes et aux chevaux un abri contre le soleil et l'orage. Avec sa prévoyance ordinaire, le lieutenant-colonel Bacon, M.B., avait mis à la disposition de chaque corps une esquisse soigneusement préparée du camp. De son côté, l'excellent quartier-maître du camp (le lieutenant-colonel White, du 43e bataillon) s'est trouvé de bonne heure sur le terrain pour régler la distribution de l'équipage de camp, voir à faire observer par les différents corps les principes généraux indiqués, pour le campement, dans l'esquisse du major de brigade, et faire suivre mes instructions quant à l'ordre des travaux à faire à l'arrivée des corps. Le lieutenant-colonel White a soumis des recommandations dans le but de faciliter les distributions d'effets de campement aux corps formés en brigades, ainsi que les moyens de recouvrer d'eux ces effets.

Je dois dire que le maire et le conseil municipal de Brockville ont fait d'amples préparatifs pour notre arrivée au camp ; ils ont mis le terrain à la disposition des troupes et construit des hangars pour les chevaux des officiers, des latrines, etc., etc., tandis que les citoyens en général ont fait tout leur possible pour rendre agréable notre séjour à Brockville. J'ajouterai que le maire a bien voulu nous permettre de nous servir, pour les grandes manœuvres, de ses beaux et vastes terrains situés au nord de la ville.

Une chose digne de remarque, cette année, a été la satisfaction donnée par l'exécution du récent ordre général concernant la distribution d'une demi-ration par homme, tant avant l'arrivée des corps qu'avant leur départ du camp, afin que le quartier-maître et un homme de chaque compagnie, rendus d'avance sur les lieux, pussent préparer un repas pour les hommes, et en faire autant à la levée du camp.

Jusqu'ici, l'argent accordé pour ce service n'a pas toujours été dépensé avec avantage, et trop souvent le premier repas n'a pu être donné que le lendemain de l'arrivée au camp.

A cause du retard extraordinaire apporté à la récolte après celui dont avaient souffert les semailles, et pour d'autres raisons encore, il a été impossible de fixer, pour les exercices de cette année, une époque qui pût convenir à tout le monde. Par conséquent, plusieurs des corps rassemblés au camp n'avaient pas leur effectif numérique autorisé. Il n'est que juste de dire, cependant, qu'en obéissant à l'ordre de s'assembler, un grand nombre de volontaires de tous grades l'ont fait au prix de grands sacrifices personnels, vu que, dans le temps, c'était à la ville comme à la campagne la saison des affaires.

Mes ordres de brigade réglant les services en camp, n'ont différé de ceux de 1881 sur aucun point important; et le camp de Brockville ne l'a cédé en rien, cette année, au camp formé à Ottawa l'année dernière, pour ce qui regarde l'obéissance à ces ordres.

1° Appel du matin pour l'école de peloton et les exercices de compagnie.
2° Appel pour les exercices de bataillon.
3° Appel (l'après-midi) pour les évolutions de brigade et les grandes manœuvres.

J'attache beaucoup d'importance à ce que tous, depuis les officiers commandants

jusqu'au dernier des soldats, apportent du soin et de l'attention au premier appel du matin.

Généralement, au deuxième appel du matin ainsi qu'à celui de l'après-midi, l'école du soldat se fait facilement; mais j'ai remarqué que le plus souvent une compagnie fait des progrès et rivalise avec le reste du corps en proportion du zèle et du soin que son capitaine met à l'instruire.

Vu que deux bataillons, (le 18e—lieut.-col. Butterfield, et le 56e—lieut.-col. Jessup), dont l'effectif se trouvait beaucoup au-dessous du chiffre autorisé, n'avaient pas fait les exercices en camp l'année dernière, et, par conséquent, ne pouvaient se comparer, pour la discipline, avec d'autres corps qui avaient fait les exercices annuels, les manœuvres de brigade ont été remises jusqu'au 9 septembre, époque à laquelle les troupes ont été inspectées par le major général commandant, qui n'avait pu fixer une date plus reculée pour sa revue.

Tenant compte de cette circonstance ainsi que de la courte période consacrée au camp, le major général s'est déclaré satisfait des progrès du corps ; il a spécialement parlé de la manière dont les évolutions de bataillon avaient été exécutées par le 42e, sous les ordres de son zélé commandant, le lieutenant-colonel Buell. Il a aussi vanté les exercices de compagnie de la compagnie n° 2 du 41e bataillon—lieutenant Asselstine.

Je puis ajouter que les lieutenants-colonels Buell et Cole n'ont rien négligé pour le bien de leurs corps respectifs ; et, comme ils étaient les plus anciens officiers locaux, ils ont beaucoup contribué à assurer le succès du camp de Brockville. Le lieutenant Cochrane, du collège militaire royal, a de nouveau rempli les fonctions d'adjudant du 42e, avec honneur pour lui-même et avantage pour le corps. (3.)

Pendant l'année qui vient de s'écouler, ce lieutenant a été nommé à une position importante parmi le personnel de professeurs du collège militaire royal, où ses services seront sans doute bien appréciés.

J'ai constaté que les officiers qui avaient suivi le cours d'instruction, l'hiver dernier, à l'école d'infanterie de district, n'étaient guère inférieurs aux gradués du collège militaire royal, ce qui démontre combien ces écoles sont utiles pour l'instruction des officiers, et combien il serait à désirer qu'on eût des écoles d'infanterie permanentes.

Lorsque j'ai exécuté les ordres du major général concernant les revues relatives à la propreté des armes, à l'ajustement correct des fourniments, et à la manière dont les gardes et les sentinelles faisaient leur devoir, j'ai trouvé un progrès sensible comparé aux inspections de l'année dernière. Dans son inspection des gardes et des sentinelles, etc., le major de brigade a été habilement aidé du capitaine Toller, des gardes à pied du gouverneur général.

En commençant les exercices préliminaires et le tir à la cible le deuxième jour du camp, l'instructeur d'artillerie (le major Walsh, du 43e bataillon, qui s'est montré aussi capable dans l'artillerie qu'il l'est incontestablement comme officier de régiment) a pu achever le cours de tir assez à bonne heure pour permettre à la brigade entière de s'assembler, en vue des exercices de brigade et des manœuvres de campagne préparatoires à la revue finale.

Le cours d'instruction d'artillerie et de tir à la cible a été, cette année, réglé pour la première fois par les ordres généraux, et on trouvera maintenant de l'intérêt à comparer le chiffre de mérite des corps de ce district avec celui de corps appartenant à d'autres districts du Canada.

Le major Walsh a soumis des recommandations pratiques pour la gouverne future des troupes au sujet du tir à la cible.

Le champ de tir situé près du camp est admirable, et les buttes ainsi que les cibles érigées sur les plans les plus récents du capitaine Costin, ont donné une grande satisfaction.

Grâce à sa position centrale, cet excellent champ de tir pourra servir aux concours de l'association de carabiniers du district.

Compagnie de cavalerie de Prescott.—Capitaine Raney.

Il n'est point de corps qui ait fait preuve de progrès plus sûrs que celui-ci, et,

pour preuve, il n'est besoin que d'attirer l'attention sur le rapport défavorable qu'a fait, dans le temps, l'aide-adjudant général, au sujet de la revue passée par ce corps en octobre 1880, et de dire que, comme contraste, les hommes de cette compagnie (composée d'une excellente classe de jeunes cultivateurs pourvus de chevaux de bonne trempe) étaient propres et avaient l'air martial au camp de Brockville, et que par une stricte attention à leurs devoirs, ils se sont disciplinés autant qu'on pouvait le désirer pendant la courte période d'enseignement. (4.)

Il n'est que juste d'ajouter que le capitaine Raney a reçu une aide précieuse du lieutenant Gourdeau, des D.G.P.L., qui avait lui-même dernièrement suivi un cours d'instruction pendant qu'il était attaché au 7e dragons, à Aldershot.

ARTILLERIE.

Batterie de campagne d'Ottawa.—Capitaine Stuart.

Batterie de campagne de Gananogue.—Major Mackenzie.

Accompagné du lieutenant-colonel Montizambert, inspecteur d'artillerie par intérim, j'ai assisté à la revue des deux batteries ci-dessus, passée par cet officier, et je suis heureux de savoir qu'il peut faire un rapport favorable sur la discipline de chacune d'elles.

Le tir à boulets et à obus a eu lieu sous la surveillance du lieutenant-colonel Montizambert et a donné d'excellents résultats, ainsi que le démontrent les rapports qui ont été faits ; la batterie de campagne d'Ottawa a marqué jusqu'à 436 points.

J'ai déjà dit dans un rapport spécial que l'essieu de l'un des affûts de la batterie de campagne d'Ottawa avait été brisé par accident pendant le tir, et j'ai attiré l'attention sur la promptitude et l'habileté déployées par le capitaine Stuart en faisant en sorte que cet affût fût réparé temporairement et se trouvât prêt pour la revue le lendemain de l'accident. (5)

18*e bataillon.*—Lieutenant-colonel Butterfield.

56*e bataillon.*—Lieutenant-colonel Jessup.

Après avoir vanté la discipline des 41e et 42e bataillons, je regrette extrêmement de ne pouvoir parler aussi favorablement des corps ci-dessus.

Pour le premier—le 18e—il n'était représenté au camp, sans qu'il y eût de la faute de son lieutenant-colonel, que par trois compagnies au lieu de six, ce qui peut s'expliquer comme suit :—La compagnie n° 6, de Hawkesbury-Mills, a été exemptée des exercices par ordre spécial, vu qu'on avait représenté qu'elle ne pouvait pas se rendre au camp sans laisser les industries locales en souffrance. L'absence de la compagnie n° 2, de Vankleek Hill, demande d'autres explications. Quant à la compagnie n° 4, de Saint-Eugène, le capitaine a résigné subitement; vu l'absence du capitaine et d'autres officiers, et comme on n'avait pas le temps de les remplacer, la compagnie ne s'est pas rendue au camp.

Le lieutenant-colonel prend actuellement des mesures pour empêcher qu'une pareille chose ne se renouvelle, et je dois ajouter qu'on ne saurait blâmer les officiers ni les soldats de ce bataillon (lequel représente le beau comté de Prescott), qui ont fait des sacrifices pour se trouver au camp et ont accompli leurs devoirs avec zèle.

56*e bataillon.*—Lieutenant-colonel Jessup.

Quant au 56e bataillon, il s'est également trouvé au camp au-dessous de son effectif numérique autorisé. Le capitaine de la compagnie n° 7, de Metcalfe, a offert une explication touchant l'absence de sa compagnie. La compagnie n° 2, de Prescott, a été exemptée des exercices annuels.

Le retard extraordinaire subi par les moissons a empêché d'autres compagnies de se présenter avec tout leur effectif.

Ce bataillon se compose d'un beau corps de troupes, et il est bien noté pour le passé. Ce qu'il lui faudrait semblerait être l'acquisition d'un sang nouveau, c'est-à-dire la présence d'officiers plus jeunes parmi l'état-major, depuis le lieutenant-colonel (qui, ainsi que d'autres, a rendu de bons services) en descendant.

Il n'est pas difficile de trouver de bons sujets parmi les officiers de compagnie, car non-seulement il y a des capitaines de compagnies capables et énergiques, mais certains des officiers subalternes, après un cours d'instruction à l'école d'infanterie d'Ottawa, en 1882, ont donné ici de bonnes preuves de leur habileté à inculquer à d'autres les connaissances par eux acquises à cette école.

On est à prendre des mesures pour remettre ce bataillon sur un bon pied.

Dimanche, le 10 septembre, la brigade s'est assemblée pour assister au service religieux sur les terrains du camp, où le révérend P. Crawford, qui avait amené le chœur de son église pour l'occasion, a bien voulu officier. Un bateau à vapeur ayant fait un service spécial entre Brockville et le camp, beaucoup de citoyens ont pu assister à cette cérémonie.

La présence de la *Young Men Christian Association* au camp a été pleinement appréciée ; les agents de cette association, qui représentaient les provinces de Québec et d'Ontario, ont été infatigables dans leurs efforts pour faire le bonheur du soldat, en établissant une salle de lecture admirablement disposée, avec tente de récréation, etc.

Les rations fournies par les différents entrepreneurs étaient abondantes et d'excellente qualité ; et, comme au camp d'Ottawa en 1881, les divers services se rattachant à l'intendance ont été faits d'une manière satisfaisante,—ce qui fait honneur au préposé aux approvisionnements, le lieutenant-colonel Macdonald.

Il ne pouvait pas y avoir de doute quant à la qualité ou à la quantité de l'eau pour les troupes à ce camp, car non-seulement le campement de chaque corps faisait face au bord de la rivière (ce qui n'est pas un mince avantage), mais encore la corporation a généreusement fait charroyer de l'eau aux différentes cuisines.

Grâce à l'inspecteur, M. Gilbert Griffin, un bureau de poste a été ouvert dans le camp pour les troupes.

On s'est conformé aux ordres concernant les appels, en présence du comptable du département de la milice, M. O'Meara, qui a donné la plus grande satisfaction en payant promptement tous les comptes.

Tous les corps réunis en camp ayant amplement profité du temps mis à leur disposition pour s'exercer, et le temps s'étant montré très favorable dès le début, la brigade s'est trouvée prête à passer l'inspection de l'honorable ministre de la milice le 15 septembre dernier, jour de la période d'enseignement.

Ce jour-là, la brigade se rendit en colonne de route sur les terrains du maire, au nord de la ville de Brockville, où le ministre, accompagné du sous-ministre, fut reçu par les troupes formées en ligne ; puis, après l'inspection et le défilé, les troupes furent formées pour l'attaque en faisant face au nord.

Après cela vinrent quelques évolutions de campagne dans lesquelles on désirait montrer l'application des exercices à la tactique. Les terrains se prêtaient admirablement à cette fin.

Avant de retourner au camp, le ministre de la milice a gracieusement distribué les prix de tir à la cible, et il s'est déclaré satisfait de ce qu'il avait vu et entendu dire de la brigade, et particulièrement de la bonne conduite des troupes. De fait, cette conduite a été si bonne que les devoirs du prévôt (le major Breden, du 59e) se sont trouvés de peu de conséquence, bien que les moyens pris par cet officier pour prévenir tout désordre n'en soient pas moins appréciables.

Il n'y a presque pas eu non plus de maladie dans le camp, et les devoirs du principal officier de santé ont été de même très faciles à remplir.

Le dernier jour du camp a été un jour de fête pour Brockville et il y avait des milliers de spectateurs à la revue.

Le camp a été levé le lendemain matin, et je regrette d'avoir à dire que les autorités du chemin de fer du Pacifique ont beaucoup tardé à composer le train qui devait transporter la batterie de campagne d'Ottawa, le 18e bataillon, et les 41e, 42e et 56e détachements. On a laissé attendre ces troupes au dépôt, à Brockville, depuis 10 heures a.m. jusqu'à 1 heure p.m. Néanmoins, la conduite des hommes a été tellement bonne dans cette occasion, et leurs officiers en avaient tellement le contrôle 'que j'ai vu les corps ci-dessus nommés s'installer successivement dans le convoi, dune manière qui aurait fait honneur à de vieux soldats.

Je ne saurais clore ce rapport concernant le camp de Brockville, sans exprimer d'une manière spéciale mes meilleurs remerciements à l'état-major, ainsi qu'aux officiers commandant les corps pour leur cordiale coopération et l'aide qu'ils m'ont prêtée dans l'accomplissement de mes devoirs de brigadier. (7.)

Dragons de la garde de la princesse Louise.—Capitaine Stuart.

J'ai inspecté cet excellent corps commandé par le lieutenant Gourdeau, à Aylmer, le 9 courant (novembre).

L'honorable ministre de la milice assistait à la revue.

Depuis mon dernier rapport, j'avais déjà eu plusieurs fois l'occasion d'examiner cette compagnie dans des revues tant à pied qu'à cheval, et j'ai invariablement constaté que les officiers, sous-officiers et cavaliers font tout ce qu'il est raisonnablement possible de faire pour maintenir ce corps tel qu'il est à désirer de le voir se conserver, vu qu'il occupe une importante position comme dragons de la garde de la princesse Louise, dans la capitale du Canada.

La compagnie se compose d'une excellente classe de jeunes gens, les chevaux sont d'une bonne trempe, les armes et les fourniments ainsi que l'équipement sont en bon état, et les hommes ont une apparence martiale.

En l'absence de l'actif et énergique capitaine, le lieutenant Gourdeau a exercé le commandement avec habileté. (8)

Le ministre de la milice s'est déclaré satisfait de la revue.

1er bataillon des gardes à pied du gouverneur général.—Lieutenant-colonel Ross.

Revue, le 1er juillet 1882. Pendant que j'étais en permission, ce corps a été inspecté par le major de brigade (lieut.-colonel Bacon), qui fait le rapport suivant :—

" A cause du mauvais temps la revue a été passée dans la salle d'exercice.

" Le régiment se forma d'abord en colonne, et l'officier passant la revue fut reçu par une salve générale, après quoi l'appel de chaque compagnie eut lieu, etc.

" Le régiment conversa ensuite en ligne, et le major Macpherson lui fit faire le maniement des armes ainsi que l'exercice des feux.

" Puis le lieutenant-colonel Ross commanda certains mouvements.

" Ce corps s'assembla de nouveau le 5 juillet pour être inspecté hors de la salle d'exercice, mais le temps fut encore défavorable. On trouvera dans le tableau ci-joint l'effectif présent à la revue. Les mouvements furent tous exécutés avec une grande précision.

" Outre les mouvements exécutés le 1er juillet, le corps s'exerça à battre les drapeaux, ce qui, à considérer le peu d'espace laissé dans la salle par un grand concours de spectateurs, fut excessivement bien fait."

NOTE DE L'A.-A. G.—J'ai plus d'une fois remarqué ce beau bataillon pendant l'année, soit à des parades d'églises ou lorsqu'il fournissait des gardes d'honneur, etc , et il était numériquement fort. Les officiers de tous grades portent beaucoup d'attention à la propreté et à l'apparence martiale des hommes, à leur fermeté dans les rangs ainsi qu'à leurs exercices en général.

Ecole d'instruction pour l'infanterie.

Une école d'infanterie pour les officiers et les sous-officiers, autorisée par les ordres généraux (24) du 14 octobre 1881, a été ouverte à Ottawa le 8 février dernier, et s'est maintenue pendant une période de deux mois avec le personnel suivant, savoir :—

Le lieutenant-colonel Maunsell, A.-A. G., commandant ;

Le lieutenant-colonel Bacon, M. B., adjudant ;

Le lieutenant D. C. F. Bliss, B. C. O., instructeur;

Et le sergent-major Billman, de la batterie B, instructeur.

La classe recevant l'instruction se composait de 23 officiers et sous-officiers, dont 20 ont obtenu des certificats de seconde classe, ainsi que publié dans la *Gazette Officielle.* De plus après un cours spécial d'instruction, 8 officiers ont été subséquemment examinés par une commission et ont obtenu des certificats de première classe.

Ces officiers et sous-officiers, enseignés en vue des certificats de seconde classe, ont montré beaucoup d'intelligence non-seulement en acquérant des connaissances sur les sujets d'instruction, mais aussi en apprenant les exercices de compagnie. Je dois dire néanmoins qu'à une école comme celle-ci il est impossible d'inculquer une connaissance pratique de l'économie interne de bataillon en dehors du mécanisme régimentaire (9)

Je profite de l'occasion pour remercier le lieutenant-colonel Bacon du zèle et de l'habileté qu'il a déployés dans l'accomplissement de ses devoirs comme adjudant. Des remerciements sont également dus au lieutenant Bliss ainsi qu'au sergent-major Billman pour la manière dont ils ont fait leur service comme instructeurs, ce qui a beaucoup contribué au succès de l'école. Instruits eux-mêmes aux écoles royales d'artillerie des batteries A et B, évidemment bien dressés et ayant à cœur " l' esprit de corps," ils ont clairement prouvé qu'ils avaient appris les exercices d'infanterie et le tir, de manière à pourvoir inculquer leurs connaissances à d'autres d'une manière intelligente et sûre.

ASSOCIATIONS DE CARABINIERS EFFECTIVES.

Les associations de carabiniers suivantes ont transmis des rapports qui parlent d'eux-mêmes quant à la besogne faite par chaque association, savoir :—

L'association de Brockville ;
" Métropolitaine, (d'Ottawa) ;
" de la Garde ;
" du 18e bataillon (Cie de Prescott ;)
" de Prescott ;
" de Perth ;
" de Gananoque ;
" Ramsay (d'Almoute), et
" du comté d'Ottawa.

Difficultés à vaincre.

Règle générale, au Canada, où les miliciens de tous grades montrent une aptitude remarquable à acquérir des connaissances militaires, et où tous désirent faire de grands progrès, la principale difficulté à vaincre semble être la diminution du nombre des officiers capables, en dépit de ceux qui sont dressés tous les ans au collège militaire royal, aux écoles royales d'artillerie et aux écoles d'infanterie temporaires.

Cela peut s'expliquer par le fait que beaucoup d'officiers qui ont commencé leur carrière militaire à l'époque où les troupes de l'armée régulière de Sa Majesté (et principalement l'infanterie) tenaient garnison dans toutes les grandes villes canadiennes, quittent aujourd'hui notre service ; et depuis que ces troupes ont été retirées du pays, il y a absence presque complète de " modèles " pour cette arme qui constitue ce que l'on a appelé " la ligne de bataille."

Pour faire face à cette difficulté, je suis de plus en plus convaincu que le temps est arrivé de donner suite à mes recommandations, maintes fois soumises, concernant l'établissement d'écoles permanentes d'infanterie sur le pied des écoles royales d'artillerie de Kingston et de Québec.

Et quelque important qu'il soit que tous les officiers et sous-officiers reçoivent une instruction convenable, il est de la plus haute conséquence que le capitaine de chaque compagnie—homme d'influence locale, la plupart du temps—ait toutes les qualités requises pour occuper sa position ; car, comme le disent les règlements français : " Le capitaine dirige l'instruction de sa compagnie dans les limites des ordres du chef de corps ; il en est responsable. Il varie l'objet des exercices afin de les rendre intéressants ; il exerce une action personnelle et constante sur toutes les parties de l'instruction militaire."

Par conséquent, la chose à désirer, c'est de pourvoir aux moyens d'instruction et d'offrir aux capitaines de compagnies et à leurs subordonnés (depuis le capitaine jusqu'au soldat), des encouragements suffisants, sous forme de solde suivant le grade

dans les corps urbains, de prix de discipline et de tir de la carabine, et d'exercices en camp pour toutes les armes, si c'est possible. Et je n'ai guère besoin d'ajouter que pour aucune raison on ne doit considérer que les écoles permanentes projetées seront destinées à remplacer la milice active "la seule que l'on aît pour protéger la vie et la propriété au Canada." Au contraire, elles sont recommandées dans le but de mettre la milice sur un pied plus efficace en l'instruisant tous les ans d'une manière systématique, pendant une plus longue période et d'après un principe établi.

Recommandations.

Ayant agi comme président de la commission d'officiers assemblée à Ottawa en mars dernier pour examiner la question de l'uniforme et de l'équipement futurs de la milice du Canada, mes recommandations sur cet important sujet (rapport de 1881) et autres, se trouvent dans les procès-verbaux de cette commission. Je n'ai, par conséquent, qu'à y attirer l'attention. Il n'y a qu'à suivre la même méthode à l'égard des recommandations récemment soumises en vue de réviser et refondre les règlements de la milice.

Le seul sujet important sur lequel il me reste à revenir a déjà été, il est vrai, en partie favorablement pris en considération ; et, pour la première fois, des règlements généraux complets pour la conduite du tir à la cible, ont été publiés dans les ordres généraux. Toutefois, il faut encore l'autorisation de mettre à effet la recommandation suivante, savoir: que l'on attache plus d'importance au tir à la cible des compagnies de cavalerie, des batteries, des bataillons et des compagnies d'infanterie, en donnant des prix aux meilleurs tireurs lors du cours annuel de tir à la cible.

Dans mon rapport de 1880, j'ai attiré l'attention sur ce que je crois être les deux points importants de toute instruction de tir, savoir: 1°, l'utilité de former dans chaque corps le plus grand nombre possible de bons tireurs; et, 2°, l'instruction de chaque soldat en vue de le rendre habile à se servir de l'arme qui lui est propre. (10).

Je considère que les différentes associations de carabiniers (du Canada, provinciales, de district et de comté) ont fait et font beaucoup de bien, quoique ce bien puisse se borner à produire un haut degré d'habileté parmi un nombre comparativement restreint de tireurs. Néanmoins, il devient chaque année de plus en plus évident qu'il faut donner suite à mes recommandations ainsi que démontré plus haut.

Il importe peu que les insignes et autres prix de tir auxquels je fais allusion soient accordés de la part ou par l'entremise de l'association de carabiniers du Canada et de l'association d'artilleurs de la Puissance, ou qu'elles le soient directement par le département de la millice; ce qui est certain, c'est qu'en accordant ces prix on fera un grand pas vers l'efficacité générale.

Ce rapport serait incomplet si j'omettais d'exprimer mes remercîments à l actif major de brigade (le lieutenant-colonel Bacon) pour l'aide précieuse qu'il m'a prêtée.

Non-seulement je dois dire que ses services sont d'un très grand prix pour l'état-major de district, mais, vu ses connaissances et son expérience, je crois qu'il importe beaucoup que ces services soient plus que jamais utilisés par le département de la milice, aux quartiers généraux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. J. MAUNSELL, lieutenant-colonel.
Aide-adjudant général du district militaire n° 4.

L'adjudant général de milice,
Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Sur un total de 2,319 hommes, il y en avait jusqu'à 902—soit environ 39 pour cent—qui n'avaient jamais fait d'exercice.

(2) Et cette compagnie du 41e, commandée par un subalterne, s'est très bien acquittée des exercices.

(3) J'ai encore une fois, cette année comme l'année dernière, remarqué ce jeune officier.

(4) Je suis heureux de dire que depuis 1880, j'ai remarqué un progrès sensible dans cette compagnie de cavalerie.

(5) Cette batterie, de même que la batterie de campagne de Gananoque, s'est montrée d'une manière qui lui fait honneur. L'inspecteur d'artillerie a fait rapport sur ces batteries.

(6) Très recommandable.

(7) Le camp de Brockville m'a bien satisfait et a fortement démontré les grands avantages remportés par les exercices annuels sur ceux faits tous les deux ans seulement ; le 41e et le 42e se sont exercés l'année dernière. Le camp se trouvait dans une position si délicieuse que je recommande le même emplacement pour les campements futurs.

(8) Je suis heureux de recevoir un si bon rapport.

(9) Je partage entièrement l'avis que des écoles permanentes peuvent seules enseigner l'économie interne et la discipline.

(10) Je partage entièrement cette opinion. Je considère qu'il vaut mieux avoir dans une compagnie beaucoup d'assez bons tireurs qu'un petit nombre de tireurs de première classe, et que, par conséquent, l'on devrait encourager le tir de peloton contre peloton, afin de faire faire des progrès à tout le monde plutôt qu'à un petit nombre d'hommes choisis.

DISTRICT MILITAIRE N° 5.

QUARTIER GÉNÉRAL, MONTRÉAL, 4 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus les rapports d'inspection du major de brigade—le lieutenant-colonel Worsley—qui a rempli les devoirs de ma charge pendant les six derniers mois, à cause de ma maladie causée par une ancienne blessure reçue sur le champ de bataille, dans l'Inde, il y a plusieurs années, et qui s'est rouverte,—laquelle maladie m'a forcé de demander un congé en m'appuyant sur un certificat de médecin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

B. VAN STRAUBENZEE, lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général du district militaire N° 5.

L'adjudant général,
Quartiers généraux, Ottawa.

BUREAU DE LA BRIGADE, MONTRÉAL, 30 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information du major général commandant, mon rapport sur l'état de la milice dans le district militaire n° 5:

	Effectif.		Nombre de corps en existence.
Cavalerie	415	......	9 compagnies.
Artillerie de campagne	245	......	3 batteries.
" de place	323	......	7 "
Génie	86	......	1 compagnie.
Infanterie et carabiniers	4,154	......	90 "
Compagnie indépendante	44	......	1 "
	5,267		

Milice active autorisée à faire les exercices annuels dans le district militaire n° 5 :—

En camp	1,755
Aux dépôts	1,485
	3,240

Les corps qui ont fait les exercices en camp sont :—
La batterie de campagne de Montréal;
" " Richmond ;
Le 5e régiment provisoire de cavalerie;
Le 53e bataillon d'infanterie;
Le 54e " "

Le 58e bataillon d'infanterie ; et
Le 79e " "

Les corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts respectifs sont :—
La compagnie n° 1 du 6e régiment provisoire de cavalerie;
L'artillerie de place de Montréal;
" " Saint-Jean;
Le génie de Montréal;
Le 1er carabiniers du prince de Galles;
Le 3e carabiniers Victoria du Canada;
Le 5e fusiliers royaux écossais, et
Le 6e fusiliers.

La batterie d'artillerie de campagne de Shefford n'a pas fait les exercices annuels, bien qu'elle en ait reçu l'autorisation.

Les corps qui n'ont pas été autorisés à faire les exercices sont :—
Le 6e régiment provisoire de cavalerie, compagnies Nos 2, 3 et 4 ;
Le 11e bataillon d'infanterie ;
Le 50e " "
Le 51e " "
Le 52e " "
Le 60e " "
Et la compagnie indépendante de Saint-George et Saint-Sébastien.

Cavalerie.

Le 5e régiment (5 compagnies)—lieutenant-colonel Taylor—s'est porté avec presque tout son effectif au camp de Richmond. Il était assez bien monté. Règle générale, la sellerie était en assez bon état, et les hommes appartenaient à une bonne classe de cultivateurs. Il conviendrait de s'occuper davantage du soin d'entraver les chevaux, car cela a fait perdre un temps considérable aux hommes. Malgré que le temps ait été constamment pluvieux, le régiment a fait beaucoup de progrès sous la direction d'un instructeur fourni par le 4e dragons de la garde. Le 23 août, j'ai passé en revue, sur le Champ de Mars, la compagnie n° 1 du 6e régiment ; le temps était très pluvieux et ce corps s'est trouvé un peu faible en nombre. Toutefois, il s'est assez bien acquitté des exercices ; sa sellerie et son équipement étaient en excellent état.

Batteries de campagne.

La batterie de campagne de Montréal, commandée par le lieutenant Green, a été inspectée par le lieutenant-colonel Irwin, et je suis informé qu'elle est en bon état. Je puis répondre de son équipement et de son matériel, qui ne sauraient être plus en ordre.

La batterie de campagne de Richmond—major Aylmer—a fait d'excellente besogne au camp de Richmond ; bien que numériquement faible, elle a manœuvré ses pesants et vieux canons (que le département pourra bientôt remplacer, j'espère), avec l'envie de surpasser les autres corps ; et, par conséquent, elle a eu à faire un dur ouvrage. Le lieutenant-colonel Cotton l'a passée en revue et complimentée.

Artillerie de place.

Le 19 août, la brigade d'artillerie de place de Montréal, lieutenant-colonel Oswald, a campé durant 12 jours sur l'île Sainte-Hélène. Je n'approuve nullement cette manière de faire les exercices, pour les corps urbains ; mais celui-ci n'ayant pu manœuvrer ses canons dans la salle d'exercice, je l'ai recommandée. La brigade s'est acquittée, au camp, d'une partie de son tir annuel à la cible ; mais à cause de l'augmentation du trafic sur le fleuve, la chose a été jugée dangereuse, et le détachement s'est rendu à Québec pour terminer son tir. L'artillerie de place de Montréal a fait de grands progrès sous les ordres de son commandant actuel. Je l'ai remarquée le 24 mai à Kingston, où elle s'est montrée d'une manière qui lui a fait beaucoup d'honneur. Le lieutenant-colonel Irwin l'a inspectée et fera sans doute rapport.

L'honorable A. Caron, ministre de la milice, est allé à l'île Sainte-Hélène voir cette brigade, et il m'a dit qu'il en avait été entièrement satisfait.

La batterie de place de Saint-Jean a fait les exercices à son dépôt local, et le lieutenant-colonel Cotton l'a passée en revue.

Génie.

La compagnie du génie—major Kennedy—a été inspectée par le major Walker, G. R., et il est à ma connaissance qu'il a été très satisfait d'elle.

Dans son rapport de l'année dernière, le lieutenant-colonel Straubenzee a attiré l'attention sur le fait que vu les pertes souffertes par les miliciens de tous grades dans ce corps, on devrait lui accorder un tarif de solde plus élevé Je réitère la recommandation, et je compte qu'on pourra faire droit à cette demande ; autrement cette branche du service finira par disparaître.

1er régiment du Prince de Galles.

Ce corps, commandé par le lieutenant-colonel Bond, a été passé en revue le 14 octobre, sur le Champ de Mars, par le major général commandant. L'uniforme et l'équipement étaient en bon état et très propres. Les exercices, y compris le combat en tirailleurs et les formations pour l'attaque, ont été bien exécutés. Le major général l'a félicité de son apparence et de son instruction. (1)

3e bataillon, "Carabiniers Victoria du Canada."

J'ai inspecté moi-même les carabiniers Victoria—lieutenant-colonel Whitehead—sur le Champ de Mars. Exercices de bataillons, assez bien ; marche, bien ; maniement des armes et feux, assez bien. Vu le peu d'espace fourni par la salle d'armes, le bataillon n'a guère pu essayer les formations pour l'attaque.

Uniforme et équipement, remarquablement propres et nets ; pas de petits bidons ; musique, bonne et très forte ; 100 recrues dans les rangs.

5e bataillon, "Fusiliers écossais."

Ce bataillon a été inspecté par le major général dans le Skating Rink. La compagnie n° 1 portait le kilt et les autres le pantalon écossais. Tous les hommes avaient des tuniques neuves et présentaient une splendide apparence. Equipement, propre Capotes, pliées sur le dos, et petits bidons.

Le major général félicita les hommes de ce corps de ressembler à des écossais, ajoutant que ceux qui ne l'étaient pas étaient sans doute fiers d'en porter le costume. (2)

6e bataillon, "Fusiliers."

J'ai inspecté ce bataillon sur le Champ de Mars, le 7 octobre. Les hommes avaient la capote pliée sur le dos, mais pas de bidons. Je n'ai jamais inspecté un bataillon si bien exercé ni si propre pendant mes douze années de service dans la milice du Canada. Uniforme, bon ; équipement, propre. Exercices de bataillon, excellents, ainsi que le maniement des armes, les feux, l'escrime à la baïonnette et les exercices en tirailleurs. Effectif complet à la revue. J'ai aussi examiné les livres du bataillon, des compagnies et des officiers, et je les ai trouvés en excellent état. Le major général a inspecté à son tour ce bataillon, une semaine après, dans le Skating Rink, et il a ratifié les éloges que je lui avais décernées. Ce corps fait honneur à la grande ville de Montréal. (3)

Camps.

Le camp de district a été formé le 12 septembre, à environ trois milles de Richmond, P. Q., sur le bord de la rivière Saint-François ; il se composait du 5e régiment de cavalerie, de la batterie de campagne de Richmond, et des 54e et 59e bataillons. La ville a fourni le terrain gratis et construit deux excellentes buttes, avec plateformes jusqu'à la distance de 500 verges ; elle a en outre fait abattre toutes les clôtures des deux fermes sur lesquelles nos tentes étaient dressées. De fait le maire, M. Hart, s'est déclaré prêt à exécuter tout ce que je suggérerais. Je n'ai jamais vu de meilleur

emplacement pour un camp ; le sol, sec, offrait un gazon parfait ainsi que de la bonne eau ; et, malgré un temps très pluvieux, nous pouvions nous exercer sitôt la pluie finie. A cause du retard de la saison des récoltes, les différents corps, et principalement le 54e, se sont trouvés numériquement faibles (à l'exception du 5e cavalerie, composé entièrement de cultivateurs, qui s'est porté au rendez-vous avec presque tout son effectif). Le 79e Highlanders, à l'exception de la compagnie n° 5, qui ne s'est pas rendue, a montré dès son arrivée au camp quel avantage lui ont valu les exercices qu'il avait faits l'année dernière à Saint-Jean. Le tir a été pratiqué ainsi que le veulent les ordres généraux, et j'en transmets le rapport Tous ont tiré vingt cartouches, et 2,000 hommes de plus auraient pu facilement terminer leur tir s'ils eussent été présents. Le besoin de bons clairons s'est grandement fait sentir ; il n'y en avait réellement qu'un bon. Je recommanderais que l'année prochaine un clairon de brigade fût attaché à l'état-major des quartiers généraux. L'uniforme, dans ce camp, était en bon état ; mais les fourniments, l'équipement et les carabines demandent une inspection minutieuse, de même que les carabines des corps ruraux envoyées, compagnie par compagnie, aux quartiers généraux de district. La santé des troupes a été bonne, bien que nous ayons eu deux cas de fièvre scarlatine ; ces malades furent renvoyés dans leurs foyers, puis leur uniforme fut empaqueté, marqué et expédié aux quartiers généraux. Avec une distance comme celle qui sépare la ville de ce camp, il n'est pas besoin de prévôt ; j'ai employé le mien à surveiller les exercices d'infanterie. Une cantine a été établie pour la vente de petits articles, d'eau de Seltz, etc, et la conduite des hommes a été excellente. J'ai reçu à ce sujet, du maire de la ville, une adresse couchée en termes flatteurs. Je regrette que la batterie de campagne de Shefford n'ait pas fait son apparition lorsqu'elle en a reçu l'ordre, et que, par conséquent, il ne lui ait pas été permis de faire les exercices cette année. Le 20 septembre, le camp a été inspecté par le major général, qui a bien voulu expédier un ordre exprimant sa satisfaction des progrès faits par les troupes. (5) La qualité des rations étaient excellente ; elles ont coûté $18\frac{1}{2}$ cents sans le combustible, et $19\frac{1}{10}$ cents en le comptant. Fourrage, $27\frac{1}{2}$ cents.

Je recommanderais qu'il fût permis à la cavalerie d'amener, par compagnie, sept hommes à pied pour servir comme cuisiniers, gardiens, etc. Alors les chevaux se trouveraient tous dans les rangs—ce qui ne peut se faire avec le système actuel. Je recommanderais aussi que l'uniforme de la cavalerie fût modifié de manière à ce qu'un volontaire ne soit pas obligé d'employer la terre à pipe et l'ocre aune, dont il ne sait nullement se servir.

Les 53e et 58e bataillons ont reçu ordre de camper à Sherbrooke le 26 septembre ; ayant moi-même, après mon arrivée à Montréal, reçu celui de me rendre immédiatement au même endroit, le camp s'y est assemblé. L'emplacement choisi se recommandait sous certains rapports, et pardessus tout offrait un beau point de vue ; mais l'eau y était rare, le terrain accidenté, inégal et trop borné pour un camp—même de deux bataillons ; les champs de tir étaient à une certaine distance, et il n'y en avait que deux. On me dit que la ville avait promis d'augmenter l'approvisionnement d'eau et de construire des buttes, mais elle ne l'a pas fait, et par conséquent le commandant a demandé aux quartiers généraux d'être exempté du tir à la cible,—ce qui lui a été accordé vu que les préparatifs auraient pris trop de temps. Le 58e était numériquement fort et se composait d'un beau corps de troupes ; il a fait ses exercices fidèlement et bien. A mon avis, le 53e *ne peut* camper ; et, s'il veut faire quelque chose de bien, il faut qu'il devienne un bataillon urbain. Il a été permis à ce camp de se pourvoir lui-même de subsistances, et pour cela on a alloué 25 cents par homme aux officiers commandants, ce qui a fait perdre en grande partie l'occasion de donner aux troupes une précieuse instruction à ce sujet. Le camp a été très proprement entretenu, et la conduite des hommes excellente ; mais je crois que tous devraient être réunis en un camp de district, et cela en juin. (6) A mon avis, les mois de septembre et d'octobre ne conviennent pas aussi bien en ce pays. En somme, j'ai été satisfait du désir qu'ont montré les volontaires de tous grades, de conserver intact leur équipement ; et, au camp de district, le 79e bataillon s'est fait remarquer sous ce rapport. Toutefois, les sacs sont maintenant usés, et je suis certain que si le gouvernement achetait le nouvel équipement recommandé, ou seulement une partie

de cet équipement, les troupes en auraient grand soin et se montreraient plus zélées pour le service. Le payeur de district a fait l'appel des différents corps en ma présence; les contrôles ont été vérifiés et trouvés corrects. Les propriétaires des divers journaux ont très généreusement consenti à envoyer leurs feuilles pour être distribuées dans le camp, ce qui a été beaucoup apprécié.

Observations générales.

A mon avis, les troupes de Montréal sont aujourd'hui dans un meilleur état qu'elles ne l'ont jamais été jusqu'ici. Quelques-uns des bataillons sont numériquement faibles, ce qui n'est pas surprenant, vu le prix élevé de la main-d'œuvre; mais il y a là une brigade complète, et aussi bien exercée qu'un public reconnaissant peut s'y attendre pour la somme de six piastres que reçoit chaque homme. Et je puis dire que j'ai été à même d'observer ces troupes depuis plus de vingt ans. J'estime que lorsque la salle d'exercice sera terminée, ces troupes deviendront encore meilleures. Toutes les salles d'armes et tous les magasins sont admirablement propres et bien entretenus, ce qui est particulièrement le cas pour la batterie de campagne. Règle générale, les musiques des bataillons de la ville comptent trop d'exécutants pour le nombre de compagnies, tandis que les bataillons ruraux ont grande peine à en entretenir une. (7)

Ici le tir à la cible n'a pas lieu d'une manière systématique comme faisant partie de l'instruction; les meilleurs tireurs pratiquent beaucoup, mais on ne tient pas compte des ordres de district sous ce rapport. Je crois que, pour l'avenir, les registres de tir devraient être soumis à l'inspection, faute de quoi le bataillon ne devrait pas être considéré comme discipliné. Les bureaux de l'état-major devraient, à mon sens, se trouver dans la salle d'exercice; (8) l'espace commence déjà à manquer au bureau de poste, et m'est avis que les autorités feraient bien d'y songer. A l'exception du 5e écossais royaux, les troupes de Montréal sortirent pour exécuter les grandes manœuvres de brigade pendant l'exposition, sous les ordres du lieutenant-colonel Maunsell, A.A.G., du district militaire n° 4, à qui fut confié le commandement vu que le lieutenant-colonel Harwood n'était pas au camp et que moi-même je me trouvais absent. Malheureusement, il fit un temps très orageux, et elles durent retourner à leurs quartiers après avoir exécuté quelques mouvements. Les associations de carabiniers de ce district, dont on compte 17, sont dans un état florissant.

Pendant l'absence du lieutenant-colonel Straubenzee, A.A.G., pour cause de maladie, j'ai reçu toute l'aide possible, au camp de district, de la part du lieutenant-colonel Mattice, major de brigade, ainsi que de celle d'autres membres de mon état major qui se sont tenus du matin au soir sur les lieux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

PENNYMAN W. WORSLEY, lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général par intérim du district militaire n° 5.

L'aide-adjudant général de M. du district M. n° 5,
Montréal.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) J'ai été bien satisfait de ce bataillon.
(2) J'ai été satisfait de ce bataillon.
(3) Je partage entièrement cette opinion.
(4) Emplacement admirable pour un camp; cibles, eau et terrain d'exercice tout près du camp. Et c'est un très joli endroit.
(5) J'ai été satisfait de tout ce que j'ai vu dans ce camp, qui a fait honneur à son commandant, le lieutenant-colonel Worsley.
(6) Je partage entièrement cette opinion.
(7) Je partage cet avis concernant les musiques. Dans un bataillon, j'ai vu 42 musiciens contre 122 soldats.
(8) M est avis que c'est une bonne recommandation.

DISTRICT MILITAIRE n° 6.

QUARTIER GÉNÉRAL, MONTRÉAL, 1er décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information du major général commandant, que le contingent complet autorisé pour le district que je commande (voir le rapport de l'adjudant général du 31 décembre 1870) est de *cinq mille sept cent dix-neuf miliciens.*

L'effectif établi actuellement en existence dans le district se répartit comme suit, savoir :—

Carabiniers :

	Officiers, sous-officiers et soldats.
64e voltigeurs de Beauharnois	278
65e carabiniers Mont-Royal	368
76e voltigeurs, de Châteauguay	278

Infanterie :

	Officiers, sous-officiers et soldats.
80e bataillon, de Nicolet	278
83e " de Joliette	278
84e " de Saint-Hyacinthe	278
85e " "	278
86e " des Trois-Rivières	278
	2,314

Les corps ci-dessus nommés sont en existence.

Ainsi qu'on peut le voir par les chiffres que je viens de donner, le district est loin d'avoir le contingent qui lui est assigné.

J'ai offert, à diverses époques, de lever des corps d'artillerie, de cavalerie et d'infanterie, mais la permission m'en a été refusée aux quartiers généraux.

Le nombre des miliciens en activité qui ont été autorisés à faire les exercices annuels, cette année, se répartit comme suit, savoir:—

En camp	1,017
Aux dépôts	368
Total	1,385

Les corps qui ont fait les exercices en camp sont :—

Le 83e bataillon, lieutenant-colonel Shepherd ;
Le 84e " " Doherty ; et
Le 86e " " F. Houde.

Le 4 août dernier, quatre compagnies du 64e bataillon, savoir, les compagnies nos 1, 3, 4 et 6, ont été, ici, au bureau de la brigade et en présence du lieutenant-colonel de ce corps (le lieut.-col. J. M. Prud'homme), choisies au scrutin pour faire les exercices au camp de Berthier (en haut), le 19 septembre dernier.

Le susdit lieutenant-colonel Prud'homme s'est, là et alors, en ma présence et devant le major de brigade, déclaré satisfait de l'époque et de l'endroit choisis pour le campement des quatre compagnies ci-dessus du 64e bataillon. Et cependant, ni le lieutenant-colonel Prud'homme ni aucune des quatre compagnies ci-dessus nommées ne se sont rendues au camp de Berthier (en haut), bien qu'ils n'aient jamais été exemptés de le faire.

Camp.

Le 19 septembre 1882, les corps ci-dessous mentionnés autorisés à faire les exercices à Berthier (en haut) ont formé à cette fin, pour douze jours, un camp de brigade avec l'état-major suivant, savoir :—

L'aide-adjudant général, commandant ;
Le lieutenant-colonel Lamontagne, major de brigade ;

Le lieutenant-colonel E. de Foy, du 80e bataillon, instructeur d'artillerie ;
Le capitaine D'Amour, du 76e bataillon, officier préposé aux approvisionnements ;
Le capitaine J. B. A. Rousseau, du 80e bataillon, quartier-maître de camp ;
Le capitaine Gagnier, du 76e bataillon, prévot ;
Le capitaine Globensky, du 65e bataillon, officier de jour ;
Le capitaine Prevost, du 65e bataillon, aide-major de brigade ;
Et le chirurgien Ant. M. Rivard, du 83e bataillon, principal officier de santé.

Pendant la première semaine, le temps a été très humide et froid, particulièrement la nuit ; heureusement, il ne s'est pas déclaré de maladie grave.

Je suis heureux de pouvoir dire qu'il n'est pas arrivé d'accident grave pendant le camp, et que la conduite des troupes a été bonne. (2)

Le 65e bataillon (officiers, sous-officiers et soldats, 368) a fait les exercices annuels à son dépôt.

Le 19 septembre dernier, à 8 heures du matin (avant mon départ pour le camp de Berthier qui s'ouvrait ce jour-là), le 65e bataillon se trouvait sur le Champ de Mars, prêt à passer mon inspection annuelle. Mais comme nous commencions, un terrible coup de vent accompagné de pluie, d'éclairs et de tonnerre fondit sur nous, et nous fûmes obligés de nous rendre à la salle du marché Bonsecours, où je continuai ma revue.

Les officiers et les hommes étaient tout trempés, et les seuls évolutions possibles dans un espace si restreint furent exécutées d'une manière qui fit honneur au bataillon. Je regrette sincèrement ce contre-temps, mais il n'y a pas eu moyen de l'éviter.

Les corps qui ont été autorisés à faire les exercices sont :—
Quatre compagnies du 64e bataillon ;
Le 65e bataillon ;
Le 83e bataillon, de Joliette ;
Le 84e bataillon, de Saint-Hyacinthe ;
Et le 86e bataillon, de Trois-Rivières.

Les corps qui n'ont pas été autorisés à faire les exercices sont :—
Deux compagnies du 65e bataillon ;
Le 76e bataillon ;
Le 80e "
Et le 84e "

A cause de la saison avancée, 439 hommes seulement se sont rendus au camp, quand il y en avait eu 1,017 de choisis. (3)

Le seul temps convenable pour camper, dans ce district, est depuis la fin de juin jusqu'au commencement de juillet, chaque année.

Néanmoins, si l'on avait écouté la recommandation que j'ai faite, dans ma lettre du 12 juillet dernier, de réduire chaque compagnie à 23 hommes—officiers et état-major compris—j'aurais pu choisir des hommes d'entre tous les corps de mon district, et amener au rendez-vous le nombre de miliciens désigné dans l'ordre général pour le camp de Berthier (en haut).

83*e bataillon.*

Le lieutenant-colonel Sheppard, qui commande le 83e bataillon, est un très bon et énergique officier, mais ce corps était déplorablement faible en nombre à ce camp. (4)

84*e bataillon.*

Ce bataillon est de beaucoup le plus fort des trois dont se composait le camp. Les hommes étaient bien habillés, bien équipés, et avaient remarquablement bonne mine. Le lieutenant-colonel Doherty mérite beaucoup d'éloges pour la manière dont il a préparé ce corps pour le camp. Ce bataillon avait une très bonne musique. (5)

86e bataillon.

Je suis loin d'avoir été satisfait de ce bataillon. Non-seulement les compagnies étaient numériquement faibles, mais il en manquait même deux (nos 1 et 4). Le lieutenant-colonel Houde, commandant de ce corps, est un officier fort zélé et digne d'éloges, mais il ne reçoit pas de quelques-uns de ses subalternes l'aide qu'il aurait droit d'en attendre.

Manuels français.

Les miliciens de langue française souffrent d'un très grand désavantage lorsqu'il s'agit pour eux d'apprendre les exercices. On devrait leur fournir une version française du manuel,—chose qui leur a été promise depuis longtemps, mais qui n'est encore qu'une promesse. (6)

Maîtres de manège.

Je crois que l'on devrait prendre quelque moyen d'enseigner l'équitation aux officiers montés. (7)

J'ai vu des officiers qui connaissaient très bien leurs exercices et qui ne valaient absolument rien une fois à cheval, ayant assez à faire de se tenir en selle et d'empêcher leurs éperons de pénétrer dans les flancs de leurs chevaux.

Si un bon maître de manège était attaché à chaque camp de brigade, ses services vaudraient plus de trois fois ce qu'ils coûteraient. (8)

Clairons.

Chaque bataillon a besoin de bons clairons. On devrait envoyer de la batterie A ou B, à ces camps de brigade, un bon clairon pour enseigner les sonneries principales et les plus nécessaires aux différents clairons de compagnies.

Associations de carabiniers.

Je regrette de dire que deux associations de carabiniers seulement ont eu des concours dans ce district, cette année: le 65e bataillon—lieutenant-colonel A. Ouimet, président,) et le 83e bataillon—lieutenant-colonel J. Sheppard, président). Les rapports sont transmis avec le présent.

Salle d'exercice.

J'espère que, maintenant qu'il appartient au gouvernement, ce bâtiment indispensable sera bientôt convenablement réparé et livré aux autorités militaires, ici. (9)

Qu'on me permette de remercier encore une fois le lieutenant-colonel Lamontagne, major de brigade de ce district, de l'aide efficace et toujours empressée qu'il m'a constamment prêtée tant au camp qu'au bureau, pendant la présente année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. C. DE LOTBINIÈRE-HARWOOD,
Lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général du district militaire nº 6.

L'adjudant général de milice.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Il me semble qu'on devrait faire un exemple de ces compagnies en les licenciant.

(2) J'ai inspecté le camp de Berthier (en haut) et trouvé là des hommes bien disposés et aussi bien exercés qu'on pouvait le demander de compagnies si déplorablement faibles.

J'ai remarqué des recrues qui n'étaient que des enfants, ainsi qu'un ou deux vieillards. Je crois que la saison était trop avancée pour réunir plus de monde, et j'insisterais sur la nécessité de convoquer les volontaires dans le temps qui leur convient le mieux.

(3) Sur 1,017 hommes appelés à camper il n'en est venu que 439 ; cela n'a pas besoin de commentaire et montre combien cette brigade est peu disciplinée.
(4) Je puis attester la déplorable faiblesse numérique de ce corps. L'une de ses compagnies ne comptait que sept hommes à part des officiers
(5) C'est un très bon bataillon rural.
(6) Les A.-A.G. des districts nos 6 et 7 ne pourraient-ils pas à eux deux préparer et soumettre un pareil livre ?
(7) Ne pourraient-ils pas être envoyés à la batterie A ?
(8) Je ne partage pas cette opinion. Je crois que les officiers supérieurs devraient prendre des leçons d'équitation ailleurs qu'au camp ; on a alors besoin de leurs services pour autre chose.
(9) Fortement recommandé.

DISTRICT MILITAIRE N° 7.

QUÉBEC, 20 novembre 1882.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans l'ordre général du 27 juin 1882, je dois soumettre mon rapport sur l'état de la milice dans le district placé sous mon commandement, pour 1881-82 et 1882-83.

L'effectif établi de la milice dans mon district se compose comme suit, savoir :—

	Officiers, sous-officiers et soldats.
Cavalerie (2 compagnies)	96
Batterie de campagne	81
Artillerie de place (6 batteries)	270
Infanterie et carabiniers (75 compagnies)	3,574

Le nombre de miliciens en activité, autorisés à faire les exercices, se répartit comme suit, savoir :—

	Officiers, sous-officiers et soldats.
En camp	1,257
Aux dépôts	1,036

Les corps qui ont fait les exercices en camp sont :—

	Officiers, sous-officiers et soldats.
La batterie de campagne de Québec	69
Le 17e bataillon, de Lévis (8 compagnies)	179
Le 23e " de la Beauce (4 ")	164
Le 87e " du co. de Québec (6 compagnies)	127
Le bataillon de Dorchester (4 compagnies)	117
Et l'état-major	14

Les corps suivants sont ceux qui ont fait les exercices à leurs dépôts, savoir :—

	Officiers, sous-officiers et soldats.
L'artillerie de place de Québec (3 batteries) passée en revue par l'aide-inspecteur d'artillerie	......
Le 70e bataillon (6 compagnies)	180
Et le bataillon de Charlevoix (3 compagnies)	89

Les corps qui ont été autorisés à faire leurs exercices pendant l'hiver sont :—

	Officiers. sous-officiers et soldats,
Deux compagnies de cavalerie	81
L'artillerie de place de Québec (3 batteries)	135
Le 8e carabiniers royaux (6 compagnies)	275
Et le 9e voltigeurs (8 compagnies)	365

Les corps qui n'ont pas fait les exercices annuels sont les suivants, savoir—

	Officiers, sous-officiers et soldats.
Autorisé—	
Le bataillon de Rimouski (4 compagnies)	180
Non autorisés—	
Le 55e bataillon (6 compagnies)	275
Le 61e " (5 ")	252
Le 81e " (7 ")	275
Le bataillon de Kamouraska (4 compagnies)	180
Le do de Témiscouata (4 ")	180

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Camp de brigade de Lévis.

Conformément à l'ordre général du 27 juin 1882, les corps suivants se sont assemblés en camp, à Lévis, dans le Parc du Génie, sous mon commandement, avec l'état-major suivant, savoir :—le lieutenant-colonel d'Orsonnens, major de brigade ; le lieutenant-colonel J. D. Hudon, de la batterie n° 1, A.P.Q., aide-major de brigade ; le lieutenant-colonel Forrest, quartier-maître de camp ; le capitaine G.S. Vien, batterie n° 2, A.P. de Lévis, officier préposé aux approvisionnements ; le chirurgien F. E. Roy, du 9e bataillon, principal officier de santé ; le major L. D. Hudon, du bataillon de Témiscouata, officier de jour ; et le lieutenant-colonel Evanturel, prévost du camp.

Artillerie :

La batterie de campagne de Québec, capitaine Lindsay ;

Infanterie :

Le 17e bataillon, de Lévis, lieutenant-colonel Blanchet ;
Le 23e " de la Beauce, " Duchesnay ;
Le 87e " du comté de Québec, " Laurin, et
Le bataillon de Dorchester, major Genest.

La batterie de campagne de Québec est arrivée au camp de Lévis vers 10 heures a. m. Ce corps, bien équipé et bien monté, présentait une apparence martiale.

Vu que l'époque n'était pas favorable, les divers bataillons n'ont pas réuni un aussi grand nombre d'hommes qu'ils auraient pu le faire s'ils eussent été convoqués à la fin de juin ou au commencement de juillet. Néanmoins, quelques-uns des corps ruraux se sont trouvés assez forts, entre autres le 23e bataillon, qui était presque complet.

Comme les années précédentes, le nombre des recrues était considérable,—ce qui a rendu l'ouvrage difficile. Néanmoins, tous—officiers et soldats—ont rivalisé ensemble afin d'acquérir la plus grande somme de discipline possible.

Les règlements prescrits dans les ordres généraux du 27 juin 1882, ont été observés à la lettre ; on a porté une attention particulière aux services de la garde montante et des sentinelles, lesquels ont donné lieu à une importante parade chaque jour. J'ai été heureux de remarquer un progrès sensible sur les années précédentes.

En général, les armes étaient bien entretenues, malgré un mauvais temps continuel.

Des sacs et des bidons avaient été distribués aux troupes avant leur arrivée au camp ; à chaque appel de l'après-midi on a montré aux hommes à plier leurs capotes et à les bien placer sur leurs sacs. Je dois faire remarquer ici que ces sacs sont hors de service, vu qu'ils sont couverts d'une couche de goudron qui ruine les tuniques des soldats. On a essayé de toute manière à remédier à ce mal, mais sans succès. (1)

La santé des troupes a été très bonne et le service médical a été bien fait sous la surveillance du principal officier de santé, le chirurgien Roy.

Cette année, un prévost a été nommé, et je dois dire que les services qu'il a rendus en préservant l'ordre dans le camp comme hors du camp, ont été très utiles.

Les subsistances fournies aux hommes étaient de bonne qualité, et je n'ai pas entendu une seule plainte. L'addition d'orge et de fromage aux rations ordinaires a été regardée comme une grande faveur et dûment appréciée par les troupes. Les rations ont coûté un peu plus de 19 cents par jour pour chaque homme.

Le major général commandant a inspecté le camp avant sa levée, et il s'est déclaré satisfait des mesures prises ainsi que de l'apparence des hommes.

Avant de clore mes observations, j'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la nécessité d'avoir, dans Québec, des écoles d'infanterie où les officiers nommés provisoirement puissent acquérir les qualités exigés d'eux. (2)

Camp du 70e bataillon.

Le 70e bataillon s'est assemblé en camp à Sainte-Geneviève, le 9 octobre dernier, sous les ordres du lieutenant-colonel d'Orsonnens. Je l'ai inspecté à la fin de son cours d'instruction annuel, et j'ai été très satisfait des mesures prises pour le campement, ainsi que des progrès faits par les hommes. Le lieutenant-colonel d'Orsonnens s'est montré infatigable dans ses efforts pour mettre les officiers et les hommes de ce corps au fait des exercices.

Batterie de campagne de Québec.

La batterie de campagne de Québec, commandée par le capitaine Lindsay, a été inspectée, le 20 décembre dernier, par le lieutenant-colonel Cotton, de l'école royale d'artillerie, batterie A.

Le même jour, j'ai fait l'appel de la batterie et trouvé 69 officiers, sous-officiers et soldats, et 31 chevaux.

Je suis heureux de dire ici que je puis témoigner de la bonne volonté, de l'apparence martiale et de la bonne conduite des hommes de ce corps qui a fait des progrès tels qu'on peut le compter comme l'un des meilleurs de cette arme au Canada.

Le capitaine Lindsay et ses officiers sont des hommes intelligents et actifs, et j'ai l'honneur d'attirer l'attention du major général commandant sur cette batterie, qui se recommande tant par son instruction que par sa connaissance de l'économie interne (3.)

Hussards canadiens de la reine.

Le 28 mai 1882, j'inspectai ce corps sur les plaines d'Abraham; il était commandé par le lieutenant-colonel Turnbull. L'escadron défila au pas et au trot, et exécuta diverses manœuvres de campagne.

Les deux compagnies qui le composaient étaient bien montées; mais vu le peu de temps encore consacré aux exercices, les chevaux n'étaient pas tout à fait sûrs.

Toutes les manœuvres exécutées en ma présence ont prouvé que les officiers et les hommes avait porté une grande attention à l'instruction. Il y eut pendant l'hiver des exercices volontaires auxquels un bon nombre de cavaliers prirent part.

Le jour de l'Ascension, l'escadron partit à 8 heures du matin pour faire une reconnaissance jusqu'au lac Saint-Charles, qui se trouve à douze milles de Québec. Des patrouilles et des vedettes furent laissées en arrière et tout fut fait en règle comme en temps de guerre. J'avais désigné le lieutenant-colonel d'Orsonnens pour accompagner l'escadron, et ce monsieur fit un rapport très favorable sur la manière dont la reconnaissance avait été exécutée. On lui présenta, à l'arrivée, des esquisses topographiques qui firent voir que les officiers auxquels avaient été confiés les différents partis envoyés en éclaireurs, étaient bien au fait de leurs devoirs. Il est arrivé un accident en rentrant à Québec; l'un des chevaux, alors au pas, se brisa le paturon, et il fallut l'abattre. L'escadron avait parcouru vingt-quatre milles, ce qui est une forte épreuve pour des chevaux non dressés.

EXERCICES DE 1881-82.

8e carabiniers royaux.

Le 8e carabiniers royaux, commandé par le major Erskine Scott, a fait ses exercices annuels en hiver, et je l'ai inspecté, le 3 mai 1882, dans la salle d'exercice de la Grande Allée, où on lui a fait faire le maniement des armes, les feux et des mouvements de bataillon. A cause du peu d'espace qu'offrait la salle pour les exercices, je n'ai pas terminé ma revue ce jour-là, et le 18 du même mois le corps s'est rendu sur les plaines d'Abraham, où j'ai pu juger de son habileté dans les exercices de bataillon, ainsi que dans l'attaque et la défense. Je puis donc faire un rapport très favorable sur ce bataillon dont les officiers se sont infatigablement efforcés de mettre au premier rang dans ce pays. (4.)

Le 8e carabiniers royaux possède une très bonne musique (instruments de cuivre et fifres) ainsi qu'un corps de clairons.

Je dois des remerciements au lieutenant-colonel d'Orsonnens, major de brigade, ainsi qu'au lieutenant colonel Forrest, payeur de district, et aux autres officiers du camp de ma division, à Lévis, pour l'appui cordial qu'ils m'ont donné dans l'exécution de mes ordres, et pour l'aide qu'ils m'ont prêtée en essayant de rendre la milice de ce district aussi effective que possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

T. J. DUCHESNAY, lieutenant.-colonel.
Aide-adjudant général du district militaire n° 7.

L'adjudant général de milice,
Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Cette plainte est la même qui a été faite dans d'autres districts ; cette substance collante gâte les tuniques et dégoûte les miliciens.

(2) Je suis heureux que le lieutenant-colonel Duchesnay ait fait cette proposition à laquelle je souscris sans réserve.

(3) J'ai eu le plaisir de voir cette batterie, cette année, et de la trouver dans le même bon état où elle se trouvait lorsque je l'ai vue pour la dernière fois. Je considère que le capitaine Lindsay est un officier de premier ordre, et sa batterie lui fait beaucoup d'honneur ainsi qu'à ses officiers et sous-officiers.

(4) J'éprouve du plaisir à recevoir un aussi bon rapport. Je regrette de n'avoir pas encore eu l'occasion de voir ce corps.

DISTRICT MILITAIRE N° 8.

BUREAU DE L'AIDE-ADJUDANT GÉNÉRAL,
SAINT-JEAN, N.B., 4 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour être soumis au major général commandant la milice, le rapport d'inspection du district militaire n° 8, lequel donne le détail des exercices annuels faits par chaque corps dans le district.

Voici quel est, par arme, l'effectif établi de la milice active dans le district.

L'effectif des corps en existence comprend ce qui suit, savoir,

Cavalerie :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Le 8e régiment (7 compagnies)	29	315

Artillerie de campagne :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Newcastle, Woodstock, } 2 batteries de campagne......	12	158

9—3½

Artillerie de place :

	Officiers.		Sous-officiers et soldats.
La brigade du N.B. (7 batteries)	27	....	315

Génie :

Le génie de Brighton, (1 compagnie)	3	....	42

Infanterie et carabiniers :

Le 62e bataillon de fusiliers, (6 comp.)	25	....	272
Le 67e " " 9 "	35	....	398
Le 71e " " 7 "	28	....	314
Le 73e " " 5 "	21	....	230
Le 74e " " 6 "	25	....	272
Et 2 compagnies indépendantes	6	....	84

2. Voici quel a été le nombre de miliciens en activité autorisés à faire les exercices, savoir :—

	Officiers,		Sous-officiers et soldats.
En camp	78	....	808
Aux dépôts	50	....	546
Totaux	128	....	1,354

4. Les corps qui ont fait les exercices en camp (à Sussex) sont les suivants, savoir,

Cavalerie :

Le 8e régiment, lieutenant-colonel Domville, 3 compagnies;

Artillerie de campagne :

La batterie de campagne de Woodstock, capitaine Dibblee;

Génie :

La compagnie de Brighton, major Vince;

Infanterie et carabiniers :

Le 73e bataillon, major McCulley, 5 compagnies, et
Le 74e bataillon, lieutenant-colonel Beer, 6 compagnies.

Les corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts respectifs sont les suivants, savoir,

Artillerie de campagne :

La batterie de Newcastle, major R. R. Call;

Artillerie de place :

La brigade du Nouveau-Brunswick, batteries nos 1, 2, 7 et 10, lieutenant-colonel Foster;

Infanterie :

Le 62e bataillon, fusiliers de Saint-Jean, lieutenant-colonel Blaine, 6 compagnies;
La compagnie n° 6 du 71e bataillon;

La compagnie d'infanterie de Saint-George, et
La compagnie de carabiniers de Saint-Jean.

5. Corps qui n'ont pas fait les exercices annuels :—

Autorisée—

La batterie n° 4 de la brigade du Nouveau-Brunswick, artillerie de place.

Non autorisés—

Cavalerie :

Les compagnies n°s 3, 5, 6 et 7 du 8e régiment ;

Artillerie de place :

Les batteries n°s 3 et 8 de la brigade du Nouveau-Brunswick ;

Infanterie et carabiniers :

Le 67e bataillon;
Le 71e bataillon, et

OBSERVATIONS SPÉCIALES.

6. J'apprends que la raison pour laquelle la batterie de Saint-André n'a pas fait les exercices est que le capitaine n'a pas le temps de tenir ses hommes en haleine.

Depuis le dernier rapport annuel, la compagnie indépendante de Saint-Stephen a été attachée au 71e bataillon, dont elle est maintenant la compagnie n° 6. Je l'ai inspectée, et j'ai été très satisfait d'elle.

La compagnie indépendante de l'île aux Cerfs a transporté son dépôt à Frédéricton et forme maintenant la compagnie n° 7 du 71e bataillon, sous le commandement du capitaine H. A. Cropley.

Il ne reste que deux compagn es indépendantes dans le district, savoir, la compagnie d'infanterie de Saint-George et la compagnie de carabiniers de Saint-Jean ; cette dernière a été transformée, pendant l'année, de compagnie du génie qu'elle était en compagnie de carabiniers. Je l'ai inspectée le 9 novembre. Elle m'a parue très propre et active sur le champ d'exercice, et j'ai été satisfait de ses mouvements, si ce n'est qu'elle n'avait pas pratiqué l'ordre dispersé ainsi qu'une compagnie de carabiniers devrait le faire.

J'ai inspecté le 62e fusiliers de Saint-Jean le 9 octobre. C'est un beau bataillon, et sa fermeté dans les manœuvres le recommande beaucoup. Ses exercices en ordre dispersé ont été bien exécutés. J'ai trouvé qu'il avait fait beaucoup de progrès depuis ma dernière revue. Il existe un excellent esprit de corps tant parmi les officiers que parmi les hommes.

La brigade de corps ruraux qui a fait les exercices au camp de Sussex, du 2 au 14 octobre, a été favorisée d'un temps sec quoique froid ; par conséquent elle a pu faire beaucoup plus d'exercices que dans un camp d'été. Elle a sorti sac au dos une fois par jour.

Le 12 octobre, le major général inspecta lui-même strictement toute la brigade, compagnie par compagnie ; puis il y eut revue, suivie d'un combat simulé sous son propre commandement.

Je suis heureux de pouvoir donner l'extrait suivant des ordres de brigade (par ordre de l'officier général commandant), savoir :—" Le major général Luard commandant la milice, éprouve beaucoup de plaisir à se déclarer satisfait de l'apparence et de la propreté (à quelques exceptions près) montrées aujourd'hui par les troupes campées à Sussex. Cela lui prouve que tous ont eu à cœur de se montrer de vrais soldats." (1.)

Je ne puis m'empêcher de constater les grands progrès évidents du 73e bataillon, qui font beaucoup d'honneur au major McCulley ainsi qu'à tout le corps ; l'apparence de la compagnie n° 5 commandée par le capitaine Cameron était particulièrement remarquable.

La conduite des troupes au camp a été paisible et bonne, ce qui peut être attribué en grande partie, je crois, aux ordres sévères que j'ai expédiés, défendant de ven-

dre, et même de tenir, à la cantine, aucune espèce de liqueurs enivrantes. Le capitaine H. A. Cropley, prévost du camp, a vigoureusement fait exécuter ces ordres auxquels nous devons les bons résultats dont je viens de parler.

ÉCOLE D'INSTRUCTON MILITAIRE.

L'hiver dernier, Saint-Jean vit s'ouvrir, pour deux mois, une école d'instruction militaire qui fut fréquentée par 25 cadets dont 22 obtinrent des certificats. Je rencontrai, par la suite, plusieurs de ces cadets au camp, où les connaissances qu'ils avaient acquises à l'école se trouvèrent d'un très grand prix, puisqu'elles leur permit d'enseigner leurs compagnies.

Compagnie d'instruction de l'école de Saint-Jean.

Depuis mon rapport de l'année dernière, la compagnie d'instruction de l'école de Saint-Jean a été formée ici, sous les ordres du capitaine W. M. McLean ; cette entreprise s'est trouvée très populaire et a été couronnée de succès.

Lors de ma dernière inspection, j'ai été heureux de voir avec quelle habileté les membres de cette compagnie s'acquittaient des exercices, bien que les carabines qu'on leur avait distribuées fussent beaucoup trop pesantes pour eux.

Le capitaine T. McKenzie s'est donné beaucoup de peine pour enseigner cette compagnie deux fois par semaine ; il dit que ses progrès sont bons et qu'elle porte beaucoup d'attention aux exercices.

J'ai trouvé ses armes et ses fourniments propres et bien entretenus.

ASSOCIATIONS DE CARABINIERS.

L'association de carabiniers de cette province a eu, cette année, à Sussex, son concours de tir ordinaire qui a donné des résultats très satisfaisants.

Les associations de comté ont également eu leurs concours ordinaires dont les rapports seront transmis aux quartiers généraux lorsqu'on les aura reçus. (2)

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
JOHN B. TAYLOR, lieuenant-colonel,
Aide-adjudant général du district militaire n° 8.

L'adjudant général de milice,
Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) J'ai été beaucoup satisfait de tout ce que j'ai vu au camp de Sussex, et particulièrement de la besogne faite par le major Vince et sa compagnie du génie, corps très utile qui devrait être encouragé de toute manière.

(2) Je suis heureux de pouvoir dire que la milice de ce district me paraît animée du meilleur esprit et que, généralement, elle s'efforce de donner satisfaction et fait honneur à l'état-major ainsi qu'aux officiers du district.

DISTRICT MILITAIRE No 9.

BUREAU DE L'AIDE-ADJUDANT GÉNÉRAL,
SAINT-JEAN, 5 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour être soumis au major général commandant, le rapport d'inspection du district militaire n° 9, lequel contient les détails des exercices faits par les divers corps de ce district.

Voici quel est, par arme, l'effectif établi de la milice active dans le district.
L'effectif des corps en existence comprend ce qui suit, savoir,

Cavalerie :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
La compagnie de King (1 compagnie)	3	42

Artillerie de campagne :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
La batterie de campagne d'Halifax (1 batterie)	5	100

Artillerie de place :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
La 1ère brigade d'Halifax (6 batteries)	25	272
La 2e " " (6 ")	25	272
La batterie de Digby (1 ")	3	42
" Lunenburg (1 ")	3	42
" Mahone Bay (1 ")	3	42
" Pictou (1 ")	3	42
" Yarmouth (1 ")	3	42

Infanterie et carabiniers :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Le 63e "carabiniers d'Halifax" (6 compagnies)	25	272
Le 66e " fusiliers de la princesse Louise " (8 compagnies)	32	356
Le 68e bataillon (9 compagnies)	35	398
Le 69e " (9 ")	35	398
Le 72e " (6 ")	25	272
Le 75e " (6 ")	25	272
Le 78e " "Highlanders" (7 compagnies)	28	314
Le bataillon provisoire de Cumberland (5 compagnies)	20	230
Le bataillon provisoire de Victoria (5 compag.)	20	230

3. Voici quel a été le nombre de miliciens en activité autorisés à faire les exercices annuels, savoir,

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
En camp	101	1,040
Aux dépôts	99	1,030
Totaux	200	2,070

4. Les corps qui ont fait les exercices en camp, à Aldershot, sont les suivants, savoir :

Cavalerie :

La compagnie de King, capitaine Ryan, 1 compagnie.

Infanterie :

Le 68e bataillon, lieutenant-colonel Chipman, 9 compagnies ;
Le 69e " " Starratt, 9 "
Le 72e " " Parker, 6 "
La compagnie n° 6 du 75e bataillon, 1 compagnie.

Les corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts respectifs sont les suivants, savoir,

Artillerie :

La batterie de campagne d'Halifax, major Graham, 1 batterie ;
La 1ère brigade d'artillerie de place d'Halifax, lieutenant-colonel Mowbray, 6 batteries ;

Infanterie et carabiniers :

Le 63e carabiniers d'Halifax, lieutenant-colonel Mackintosh, 6 compagnies ;
Le 96e fusiliers de la princesse Louise, lieut.-col. Bremner, 8 compagnies ;
Le 75e bataillon, lieutenant-colonel Kaulbach, 5 compagnies.

La batterie de place de Yarmouth, qui ne reçoit pas de solde, n'a pas été autorisée à faire les exercices.

5. Les corps suivants n'ont pas fait les exercices annuels, savoir,

Autorisés—
Aucun.
Non autorisés—

Artillerie :

La 2e brigade d'artillerie de place d'Halifax ;
Les batteries de place de Digby, de Lunenburg, de Pictou et de Mahone Bay ;

Infanterie :

Le 78e bataillon ;
Le bataillon provisoire de Cumberland, et
Le bataillon provisoire de Victoria.

OBSERVATIONS SPÉCIALES.

Les 68e, 69e et 72e bataillons, ainsi que la compagnie n° 6 du 75e, ont fait les exercices en camp de brigade, à Aldershot, (1) entre le 11 et le 23 septembre. Le temps a malheureusement été pluvieux pendant plus de la moitié de cette période, mais on a profité autant que possible des belles journées ; et, si l'on considère que les différents corps ne s'étaient pas formés en camp de brigade depuis plusieurs années, ils ont, à la fin du camp, exécuté les manœuvres d'un combat simulé, d'une manière qui leur a fait beaucoup d'honneur.

Je regrette de ne pouvoir dire que la conduite générale des hommes a été aussi bonne que d'habitude, car bien qu'un certain nombre d'entre eux se soient très bien comportés, d'autres ont commis des désordres tels qu'il en est résulté du discrédit pour tout le camp.

Le major général commandant a inspecté les troupes en camp, le 15 ; mais comme le temps était très défavorable, il n'a pu les voir que compagnie par compagnie, entre deux averses.

L'emplacement de camp à Aldershot me paraît réunir tous les avantages et être le plus convenable que l'on puisse trouver dans aucune des provinces maritimes.

Je dois faire remarquer qu'il y avait une proportion extraordinairement forte de recrues au camp d'Aldershot, mais cette difficulté a semblé provoquer plus qu'une énergie et un zèle ordinaires de la part des officiers de tous grades.

J'ai inspecté le 63e carabiniers d'Halifax, et le 66e fusiliers de la princesse Louise, à Halifax, le 23 novembre. Ces deux bataillons avaient réuni un bon effectif. Leur apparence à la revue, la propreté de leurs fourniments, qui étaient bien ajustés, (j'ai été satisfait de voir que chaque homme nettoyait son fourniment—ce qui est une chose exceptionnelle pour les corps urbains) et la tenue martiale des hommes

dans les rangs, m'ont frappé comme étant les marques propres à des corps modèles. Et modèles ils doivent être en effet, vu l'avantage qu'ils ont d'avoir des troupes régulières casernées au milieu d'eux.

Je regrette beaucoup qu'il n'ait pas été permis à ces bataillons de passer une journée au camp d'Aldershot, car je suis certain que les corps ruraux qui s'y trouvaient auraient beaucoup profité de leur exemple.

Le 75e bataillon (5 compagnies) a fait les exercices à son dépôt local, et il a été inspecté par le major de brigade qui dit dans son rapport que sa revue l'a " beaucoup satisfait " ; que l'uniforme ainsi que les fourniments étaient complets et les armes en bon état, et que les exercices, le maniement des armes et les feux ont tous été " très fermement " exécutés. Le rebord des cartouches sans balles était tellement rouillé qu'on n'a pu se servir de ces munitions.

L'artillerie a été passée en revue par le lieutenant-colonel Cotton, sous-inspecteur d'artillerie, qui fera son propre rapport. Je ferai remarquer ici que le lieutenant-colonel Mowbray, commandant de la 1ère brigade d'artillerie de place d'Halifax, m'a très énergiquement représenté les difficultés dont souffrent ses officiers par le fait qu'il n'y a pas d'école d'artillerie dans la province, et que les provinces maritimes ayant 32 batteries d'artillerie et compagnies du génie, tandis que les provinces d'Ontario et de Québec n'en ont que 17 chacune, il ne semble que juste que leur demande reçoive cette attention que la prépondérance de l'artillerie dans les province maritimes commande si fortement (2).

Pendant l'année qui vient de s'écouler, la salle d'exercice d'Halifax a été planchéiée, et il y a été fait d'autres réparations dont le besoin se faisait vivement sentir. En faisant le tour des salles d'armes, je n'ai pu m'empêcher d'être frappé de l'espace si restreint alloué pour les armes et les magasins de chaque compagnie. On s'est plaint que cela a causé des pertes qui se renouvelleront, je le crains, tant qu'on n'aura pas construit des salles d'armes plus commodes et plus convenables.

Une nouvelle clôture en fil métallique a été construite autour du champ de tir de Bedford, vu que les anciennes clôtures de bois étaient brisées et inutiles.

Je transmets les rapports annuels de l'association provinciale de carabiniers de la Nouvelle-Ecosse, ainsi que des associations de comtés. On semble porter beaucoup d'intérêt au tir de la carabine et en obtenir des résultats très satisfaisants ; le concours provincial et ceux des comtés ont bien réussi.

Toutes les carabines du district, à l'exception de celles d'un bataillon, ayant été réparées et brunies aux magasins de la milice, à Halifax, celles des districts nos 8 et 12 vont y être envoyées à leur tour.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

JOHN B. TAILOR, lieutenant-colonel.
Aide-adjudant général du district n° 9.

L'adjudant général de milice.

NOTES DU MAJOR GENERAL COMMANDANT.

(1) J'ai visité ce camp et j'ai été satisfait de ce que j'y ai vu ; mais le temps était si mauvais que je n'ai pu juger de ce que les hommes pouvaient faire.

(2) *Remarque.—La note suivante a été recue, à ce sujet, de l'inspecteur d'artillerie :—*

Comme le transport pour aller aux écoles d'artillerie et en revenir ne coûte rien, toutes les provinces se trouvent pratiquement sur un pied d'égalité, quant aux avantages à retirer en les fréquentant, et ce n'est que pour les résidents de Québec ou de Kingston qu'on peut dire qu'il existe quelque avantage spécial sous le rapport de la localité. L'expédient recommandé dans mon dernier rapport annuel, savoir, celui d'envoyer un officier et un détachement d'hommes de l'école d'artillerie, pour quatre mois, à des endroits comme Saint-Jean, Halifax, Montréal, etc , dans le but de former des écoles locales et y tenir des cours abrégés d'instruction, constitue, à mon avis, le meilleur moyen de vaincre la difficulté, par le fait qu'un grand nombre de volontaires en activité ne peuvent quitter leurs emplois respectifs.

DISTRICT MILITAIRE N° 10.

FORT-OSBORNE, WINNIPEG, décembre, 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre le rapport d'inspection ci-joint du district placé sous mon commandement, et je regrette de n'avoir pu le faire plus tôt, pour les raisons déjà données par lettre.

Voici quel est l'effectif établi des corps en existence, savoir :—

	Nombre de cies.	Officiers, sous-officiers et soldats.
Cavalerie	1	45
Artillerie de campagne	1	85
Infanterie montée	3	135
Infanterie	7	315
Totaux	12	580

Nombre de miliciens autorisés à faire les exercices :—

En camp	85
Aux dépôts	365
(1) Total	450

Corps qui a fait les exercices en camp :—La batterie de campagne de Winnipeg (76 officiers et soldats).

Corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts :—Aucuns.

Corps qui n'ont pas fait les exercices annuels :—

Autorisés—

La cavalerie de Winnipeg	1	compagnie ;
L'infanterie "	1	"
" de Kildonan	1	"
" d'Emerson	1	"
" de Saint-Boniface	1	"
" de Saint Jean-Baptiste	1	"
Total (365 officiers et soldats)	6	"

Non autorisés—

Les carabiniers à cheval de Prince-Albert	2	compagnies ;
" " du lac aux Canards	1	"
L'infanterie de Prince-Albert	1	"
" de Battleford	1	"
Total (225 officiers et soldats)	5	"
Nombre total des compagnies qui n'ont pas fait les exercices (590 officiers et soldats)	11	"

La batterie de campagne de Winnipeg étant le seul corps, dans ce district, qui eût été autorisé à faire les exercices annuels en camp, fut aussi le seul qui les fit. Elle campa, le 20 juin, sous les ordres du lieutenant-colonel W. N. Kennedy, et l'appel eut lieu en ma présence, le 1er juillet.

Elle fut ensuite passée en revue, le même jour, par l'honorable ministre de la milice, qui voulut bien se déclarer satisfait de l'apparence du corps, ainsi que de la manière dont il exécuta les manœuvres dans le voisinage des casernes du Fort Osborne, où l'espace était très limité.

(Pour le détail des mouvements, voir le rapport en forme de tableau.)

Les canons étaient traînés par de bons chevaux, et les canonniers ainsi que les conducteurs ont fait de bons progrès pendant la période d'instruction en camp.

J'ai inspecté les carabines, les fourniments, etc., de cette batterie, le 2 juillet ainsi que le 2 courant, et je les ai trouvés en bon état.

Compagnie de cavalerie de Winnipeg.

Bien qu'autorisé à faire les exercices à son dépôt, ce corps, commandé par le capitaine Knight, n'en a pas fait cette année; la difficulté de se procurer des chevaux pour des exercices de trois heures, ainsi que le manque de salle, sont les principales raisons qu'on a données de cette abstention.

Le capitaine se plaint aussi de la difficulté qu'il éprouve à réorganiser sa compagnie avec un vieil uniforme usé et des fourniments peu convenables. J'ai transmis à ce sujet, aux quartiers généraux, deux communications—l'une le 22 juin dernier et l'autre le 15 juillet—qui sont demeurées sans réponse.

En juillet dernier, (le 28) le capitaine Knight a demandé la permission de faire en six jours de camp et en doublant les heures, ses douze jours d'exercices autorisés, et ce sans aucune dépense additionnelle pour le gouvernement. J'ai fortement recommandé la chose, mais comme la permission n'a pas été accordée, la compagnie n'a pas fait d'exercices du tout.

J'ai inspecté les armes, les fourniments et la sellerie de ce corps le 2 courant, et j'ai tout trouvé en bon état dans la salle d'armes.

La compagnie d'infanterie de Winnipeg,

commandée par le capitaine Mackeand, n'a pas fait d'exercices non plus, bien qu'elle y ait été autorisée.

Le capitaine donne pour principale raison, qu'il n'y a pas de salle d'exercice; que les hommes étaient trop occupés le jour pour se rendre aux exercices, et qu'il n'y avait pas d'endroit convenable pour s'exercer le soir.

Comme le capitaine Knight, il se plaint qu'il est difficile de réorganiser sa compagnie avec un vieil uniforme.

J'ai inspecté les carabines, etc., de cette compagnie le 4 décembre; et je les ai trouvées propres et en bon état, bien que la salle d'armes dans laquelle elles se trouvaient soit humide au point d'être obligé de tenir ces carabines enduites d'une épaisse couche de saindoux.

La compagnie d'infanterie de Kildonan,

commandée par le capitaine Rolph, semble s'être presque complètement désorganisée, vu que, m'a-t-on dit, la plupart des membres de ce corps ont quitté les environs. Le capitaine et les autres officiers résident à Winnipeg, situé à six milles du dépôt de la compagnie ; quant aux hommes ils sont dispersés dans toute la contrée, et la majorité d'entre eux sont allés dans l'ouest.

Je n'ai pu inspecter les armes, etc., de cette compagnie, depuis qu'elles l'ont été par le capitaine Street en mars dernier.

J'avais fixé le 2 courant pour mon inspection, mais une poudrerie m'a empêché de me rendre sur les lieux; et je n'ai pu, depuis, m'entendre sur un autre jour avec le capitaine Rolph, qui s'est trouvé soit absent ou trop affairé pour s'occuper de la salle d'armes.

La compagnie d infanterie de Saint-Boniface,

commandée par le capitaine Prud'homme, n'a pas fait d'exercices, pour la même raison que les autres ; officiers et soldats sont trop pressés par les affaires le jour, et l'on n'a pas de salle pour s'exercer le soir.

J'ai inspecté la salle d'armes de cette compagnie le 11 courant, et j'ai trouvé ses carabines ainsi que ses fourniments en bon état.

La compagnie d'infanterie d'Emerson,

commandée par le capitaine Nash, n'a pas fait d'exercices depuis deux ans, c'est-à-dire depuis l'expiration de son temps de service. Par conséquent, on peut la regarder comme complètement désorganisée à l'heure qu'il est.

Le capitaine Nash a essayé de réorganiser cette compagnie l'été dernier mais n'a pas réussi, principalement parce que les affaires pressaient excessivement les hommes à cet endroit, mais aussi en grande partie parce qu'il était difficile en général de faire accepter aux recrues le vieil uniforme de leurs prédécesseurs.

La compagnie d'infanterie de Saint-Jean-Baptiste,

commandée par le capitaine Thibault, n'a pas fait d'exercices, vu l'absence de ce dernier, qui tout récemment encore résidait et faisait affaire à Winnipeg,—et aucun des autres officiers n'étant capables d'enseigner le corps. Le capitaine Thibault a été dûment averti de faire inspecter sa salle d'armes le 1er décembre, mais il a répondu par lettre qu'il ne pourrait pas être prêt vers cette date. Par conséquent, ses armes n'ont pas encore été inspectées, mais je me propose de le faire dans le cours de janvier si le temps n'est pas trop défavorable.

Les corps du Nord-Ouest,

qui se composent de cinq compagnies d'infanterie, dont deux montées, n'ont jamais été inspectés depuis leur première organisation en octobre 1879.

Vu qu'ils n'ont pas encore reçu d'uniforme, ils ont été exemptés des exercices par ordre de l'adjudant général, en date du 10 août.

Copie de cette lettre, dans laquelle il était parlé de l'inspection des armes, a été transmise, le 1er septembre, à chaque officier commandant une compagnie dans le Nord-Ouest ; mais jusqu'à présent on n'a encore reçu de réponse que du capitaine Scott, commandant de la compagnie d'infanterie de Battleford, et du capitaine Hughes, commandant de la compagnie de carabiniers à cheval du lac aux Canards, qui disent tous deux que les armes, etc., à eux confiés sont au complet et en bon état.

A l'égard de ces compagnies, je puis dire qu'on ne peut guère s'attendre à ce qu'elles sacrifient beaucoup de leur précieux temps, et fournissent leurs propres chevaux pour les exercices, ou même à ce qu'elles se regardent comme des corps régulièrement organisés tant qu'on ne leur aura pas fourni un uniforme quelconque.

Observations générales.

Pendant l'année 1882, il y a eu une telle presse d'affaire pour chacun des membres de la communauté dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ; les salaires ainsi que les gages ont été si élevés et les occupations de tout genre si remunératrices, qu'il n'était guère possible d'espérer que les officiers comme les soldats pussent ou voulussent consacrer aux exercices les heures d'affaires du jour, principalement quand l'organisation militaire de la province ne pouvait fournir qu'un si petit nombre de miliciens. Cependant, les officiers particulièrement ceux qui appartiennent aux corps urbains de Winnipeg sont parfaitement convaincus, comme je le suis moi-même, que si on augmentait l'infanterie de manière à former un bataillon de six compagnies, et si l'on construisait une salle d'exercice convenable, avec salle d'armes, etc., sur un point central, dans la ville, comme on l'a fait dans d'autres cités canadiennes de beaucoup moins d'importance que Winnipeg, il n'y aurait aucune difficulté quelconque à recruter et entretenir un des plus beaux bataillons du Canada, vu qu'on ne rencontre nulle part dans la Puissance de meilleurs hommes qu'il y en a actuellement en cette ville et dans le Nord-Ouest en général.

Si l'on veut que la cavalerie fasse quelque progrès, il faut nécessairement ou qu'on l'envoie camper, ou que chaque cavalier ait son cheval à lui, car on ne peut rien faire

des chevaux qu'on se procure pour la journée aux écuries de louage, et qui passent très probablement par différentes mains à mesure que se succèdent les exercices.

L'aspect du Nord-Ouest et du Manitoba a tellement changé depuis que la milice a été organisée pour la première fois ici, que je recommande fortement la réorganisation entière des troupes; la nécessité de cette mesure ne peut faire autrement que d'être évidente à tout le monde, si l'on tient compte de l'immense augmentation de la population pendant les trois dernières années. (2)

Association de carabiniers du Manitoba.

Le concours annuel de l'association provinciale de carabiniers a eu lieu sur le champ de tir de la pointe Douglass, le 23 août et les trois jours suivants.

Le tir a été très passable si l'on tient compte de la qualité et de l'état des carabines actuellement entre les mains de nos volontaires ; ces carabines sont les mêmes qui ont été apportées ici, par la première et la seconde "expéditions de la rivière Rouge" en 1871 et en 1872, et elles n'ont même jamais été examinées par un armurier.

Il a été distribué pour plus de $2,000 de prix à ce concours, qui a bien réussi sous tout rapport et fait bien augurer de l'avenir.

Les règlements concernant les contrôles de solde (O. G., 9, 5 mai 1880) ont été strictement observés, et tout a été trouvé correct.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. F. HOUGHTON, lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général du district militaire n° 10.

A l'adjudant général,
Quartiers généraux, Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Il semblerait que sur un effectif total établi de 580—et de 450 hommes autorisés à faire les exercices—il n'y a que l'effectif de la batterie de campagne de Winnipeg (76 hommes) qui se soit réellement exercé.

(2) Il me paraît évident que ce district est dans un état insatisfaisant ; mais sans le voir moi-même, et sans converser avec les officiers et autres appartenant à la milice du district, je ne crois pas devoir faire aucunes recommandations en vue de l'améliorer. Une visite au Manitoba me permettrait, j'espère, de suggérer des choses pratiques pour l'avantage des troupes.

DISTRICT MILITAIRE N° 11.

VICTORIA, C.-B., 12 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur l'état de la milice dans ce district militaire.

Voici quel est l'effectif établi de la milice dans ce district, savoir :—

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Artillerie de place (1 batt.—double effectif)	6	85
do do (1 demie-batt.—double effectif)	2	30
Infanterie do (4 compagnies)	12	168
Totaux ... 6 corps.	20	283

Nombre de miliciens en activité autorisés à faire les exercices annuels :—

En camp	aucun.
Aux dépôts	300

Corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts :—

Effectif à la revue.

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Batterie d'artillerie de place de Victoria	4	29
do do de Seymour	2	15
Compagnie n° 2, carabiniers Victoria	2	15
do de carabiniers de New-Westminster	1	16
Totaux	11	95

Corps qui n'a pas fait les exercices annuels (1) :—

Autorisée—

La compagnie n° 1 des carabiniers de Victoria.

RAPPORT D'INSPECTION DES CORPS.

Artillerie de place de Victoria.—(Présents, 4 officiers et 29 hommes.)

L'inspection de la batterie d'artillerie de place de Victoria eut lieu à 10.30 a. m., le 2 décembre, à la batterie de la Pointe Finlayson. Elle avait été fixée pour une date plus rapprochée et remise à cause du mauvais temps, mais elle fut finalement faite dans des circonstances très défavorables pour la revue d'une troupe nombreuse.

D'abord, l'inspection devait avoir lieu dans le jour, lorsque les hommes auraient pu s'y rendre plus facilement le soir. Puis, il tomba de la pluie jusqu'à midi et le temps fut autrement très défavorable au tir du canon, ce qui fit que beaucoup se demandèrent si on n'allait pas encore remettre l'inspection à plus tard et les empêcha de se rendre, vu que, dans l'incertitude où ils étaient de savoir si on aurait ou non besoin d'eux, ils ne se souciaient pas de sacrifier leurs gages d'une journée au chiffre élevé qu'ils atteignent en cette province. Il y avait à la revue 4 officiers et 29 sous-officiers et canonniers. Un peu après midi, Son Excellence le gouverneur général arriva à la batterie, et assista pendant un temps considérable au concours de tir à boulets et à obus.

Avant son départ le gouverneur général adressa la parole aux hommes et les complimenta sur leur tir ainsi que sur la manière dont ils s'étaient acquittés d'autres services en sa présence.

La cible avait été ancrée à une distance de 1,400 verges, et il était difficile de l'apercevoir, vu qu'elle ne se composait que d'un baril surmonté d'un petit pavillon. La force du courant la fit dériver jusqu'à ce que la distance excédât 2,000 verges.

Il faisait aussi un gros vent qui soulevait la mer, de façon qu'il était parfois impossible de voir la cible,—ce qui retardait le tir, qui fut très bon si l'on tient compte de ces difficultés.

Pendant la période d'enseignement, un détachement de la batterie descendit un canon de 64, à la batterie Victoria, et le transporta, avec son affût et son châssis de plateforme, à la salle d'exercice, où il le remonta, ce qui non-seulement fut l'occasion d'une précieuse instruction pratique, mais encore fournit pour les fins de l'exercice, dans la salle, un canon monté sur un affût de la même espèce que ceux que les hommes ont à manœuvrer à la batterie de la Pointe Finlayson.

Vu que je remplissais moi-même les fonctions d'aide-adjudant général, la batterie a été placée sous les ordres du lieutenant Jones, qui s'est acquitté de son service avec beaucoup de zèle.

Demi-batterie d'artillerie de Seymour.—(Présents, 2 officiers et 15 hommes.)

J'ai inspecté cette batterie, commandée par le capitaine Pittendreigh, dans la salle d'exercice de New-Westminster, le soir du 25 novembre. Il y avait 2 officiers et 15 hommes dans les rangs.

Cette batterie a le grand désavantage de ne pas posséder de canons disponibles pour le tir, ni même pour les exercices. Le capitaine Pittendreight est venu à bout de raffermir suffisamment les affûts pourris de ses deux obusiers pour pouvoir tirer une salve à l'arrivée de Son Excellence le gouverneur général et de Son Altesse la princesse Louise à New-Westminster; mais il est impossible de pratiquer le tir avec, et l'on ne saurait réveiller ni intérêt ni orgueil dans un corps pourvu d'un pareil armement.

Carabiniers de New-Westminster.—(Présents, 2 officiers et 20 hommes.)

Inspectés dans la salle d'exercice, à New-Westminster, sous les ordres du capitaine Peele, le soir du 25 novembre. Présents, 2 officiers et 20 hommes.

Il y avait aussi à la revue de cette compagnie et de l'artillerie de Seymour, un corps de musique composé de 18 exécutants, dont 10 sont enrôlés dans le corps commandé par le capitaine Peele, et 8 dans la batterie du capitaine Pittendreigh.

Cette musique, dirigée par un chef compétent et expérimenté, est très forte; elle a remporté le premier prix au concours ouvert par la société d'agriculture de la province. Il n'est pas à désirer que l'on affaiblisse l'effectif existant des corps de milice de New-Westminster en leur prenant tant d'hommes pour la musique; mais comme cette dernière est d'une grande importance pour la milice, et vu que celle dont il s'agit est si bien organisée, je recommanderais respectueusement qu'en outre de l'effectif autorisé des corps, il fût permis de former une musique de 15 exécutants.

Compagnie n° 2, carabiniers de Victoria.—(Présents, 2 officiers et 15 hommes.)

Inspectée dans la salle d'exercice, à Victoria, sous le commandement du capitaine Fletcher, dans la soirée du 30 novembre. Présents, 2 officiers et 15 hommes.

Maniement des armes, feux et escrime à la baïonnette, bien.

Compagnie de carabiniers de Nanaïmo.—(Présents, 1 officier et 16 hommes.)

Inspectée à Nanaïmo, sous le commandement du lieutenant Harvey, le soir du 12 décembre. Présents, 1 officier et 16 hommes. Ainsi que les autres corps, cette compagnie n'a réuni qu'un très petit nombre d'hommes, mais la manière dont ces

derniers ont exécuté un certain nombre de mouvements d'infanterie, y compris l'ordre dispersé, ainsi que le maniement des armes et les feux, a été très satisfaisante et a montré qu'ils avaient prêté beaucoup d'attention aux exercices.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Pendant la visite de Son Excellence le gouverneur général et de Son Altesse royale la princesse Louise en cette province, des gardes d'honneur ont été fournies quatre fois, à Victoria, et une fois, à New-Westminster ainsi qu'à Nanaïmo.

Une garde permanente de deux sous-officiers et de quatre hommes, prise alternativement dans la batterie de Victoria, et dans les compagnies n[os] 1 et 2, a aussi été entretenue à l'Hôtel du gouvernement, depuis le 20 septembre jusqu'au 20 octobre.

Par une lettre de son secrétaire militaire, le lieutenant-colonel DeWinton, A.R., C.M.G., Son Excellence a bien voulu se déclarer satisfaite de la manière dont ce service avait été fait.

Des salves royales ont été tirées par la batterie de Victoria, à huit heures, le matin de l'arrivée de Son Excellence et de Son Altesse royale, comme elles débarquaient à Esquimalt, ainsi qu'à leur départ. L'artillerie de Seymour en a aussi tiré une à leur arrivée à New-Westminster.

Batteries.

La somme de $600 a été dépensée cette année, pour revêtir les batteries de la Pointe Macaulay et de la Pointe Finlayson. Les travaux ont été bien faits sous la surveillance de l'aide-ingénieur local du département des Travaux publics; mais ce crédit ne s'est pas trouvé suffisant pour terminer l'ouvrage, et la partie postérieure de la batterie ainsi que les tranchées d'abri du magasin, n'ont pas encore de revêtement et sont dans un très mauvais état, à la Pointe Macaulay. Il y a beaucoup de poteaux de cèdre sur les lieux, et il ne resterait guère plus que la main-d'œuvre à se procurer pour achever l'ouvrage. M. Gamble, l'aide-ingénieur, estime qu'il suffirait pour cela de $150. A moins que la chose ne soit faite, les tranchées seront bientôt remplies, et le bois qu'il y a sur les lieux se gaspillera ou sera enlevé ou brûlé peu à peu par les sauvages ou d'autres.

Je recommanderais fortement que la permission de dépenser une somme additionnelle de $150 fut donnée. (3).

Armement en position.

Les canons en position sont en bon état, mais il faudrait les vernisser de lacque le printemps prochain et peinturer les affûts. Les magasins ont été transportés de la Pointe Macaulay et des batteries de l'île du Frère à la salle d'exercice, vu que les salles de ces batteries sont très humides, et que de plus on y est entré de force par deux fois (ainsi qu'il en a été fait rapport dans le temps), et que certains effets y ont été volés.

Armes et uniforme.

J'ai inspecté les salles d'armes des divers corps qui ont été passés en revue, et j'ai trouvé les armes propres et bien entretenues ; si l'on tient compte de l'usure ordinaire, l'uniforme est en bon état.

L'uniforme de l'artillerie, qui sert maintenant depuis quatre ans, a fort souffert de la nature du service des artilleurs, et il faudra le renouveler l'année prochaine.

Ce serait une économie que de fournir à chaque homme, outre la tunique et le pantalon de drap, un habillement de serge; car les travaux qu'il fait sont de nature à ruiner son uniforme.

Munitions de guerre.

Il ne reste dans le magasin que 10 boîtes de cartouches à balles Snider-Enfield (4,200), et c'est tout ce qu'il y a dans la province. Vu que les forces maritimes de Sa Majesté sont armées de la carabine Martini-Henry, on ne garde pas de munitions Snider-Enfield à l'arsenal de la marine.

Il a été impossible de fournir aux associations de carabiniers, et même de se procurer pour la pratique du tir en général, la quantité de cartouches allouée par les règlements ; et, en cas d'événement, le manque de munitions pourrait devenir une source d'inconvénients graves.

Je recommanderais qu'on en envoyât aussi promptement que possible un nouvel approvisionnement. Le garde-magasin de ce district a dernièrement reçu soixante mille cartouches Martini-Henry, pour servir, je présume, aux 25 carabines Martini-Henry demandées il y a quelque temps par l'association provinciale de carabiniers. On a fait savoir au président de l'association susdite que ces carabines seraient envoyées, mais elles n'ont pas encore été reçues.

Salle d'exercice.

Ce bâtiment demande d'importantes réparations ; si le département tarde à les faire, elles finiront par nécessiter une dépense beaucoup plus forte que si on s'en occupait immédiatement. Il sera transmis un rapport spécial à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. T. DUPONT, capitaine,

Aide-adjudant général par intérim du district militaire n° 11.

A l'adjudant général de milice, Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) La faiblesse de ces corps est remarquable. Sur un total de 20 officiers et 283 sous-officiers et soldats, 11 officiers et 95 hommes seulement se sont rendus à la revue —ce qui fait voir combien il est nécessaire que l'on prenne des moyens pour engager les hommes à porter plus d'intérêt à leur service.

(2) Par l'inspiration de l'inspecteur d'artillerie pour la Puissance, j'ai l'honneur de recommander que l'on donne au talus postérieur de la batterie (à l'exception de la partie justement en face du magasin de batterie) une inclinaison de 45°—ce qui ne nécessitera pas de revêtement—et que l'on se serve de la terre ainsi obtenue pour renforcer les épaulements ou les flancs de la batterie.

(3) Recommandé.

(4) Recommandé.

(5) Pour ces raisons, je recommande qu'on retire aux corps de milice du district n° 11 les carabines Snider, et qu'on leur donne en place des carabines Martini-Henry, afin que les munitions de guerre pour la milice puissent être les mêmes que celles dont on se sert dans la marine de Sa Majesté ;—ce qui fera disparaître tout danger de confusion que pourrait causer l'usage de deux espèces de munitions en cas de service actif d'aucune sorte.

(6) C'est une économie malentendue que de tarder à faire des réparations nécessaires.

DISTRICT MILITAIRE n° 12.

BUREAU DE L'AIDE-ADJUDANT GÉNÉRAL,
SAINT-JEAN, N.B., 5 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour être soumis au major général commandant, le rapport d'inspection du district militaire n° 12, lequel contient les détails des exercices annuels faits par chaque corps dans ce district.

2. Voici quel est, par arme, l'effectif établi de la milice active dans le district. L'effectif des corps en existence comprend ce qui suit, savoir,

Artillerie de place :

	Officiers.		Sous-officiers et soldats.
La brigade provisoire de l'Ile du Prince-Edouard (3 batteries)	14	....	126

Génie :

Génie de Charlottetown (1 compagnie)...	3	....	42

Infanterie :

Le 82e bataillon (6 compagnies)	25	....	272
Le bataillon provisoire du comté de King (2 compagnies)...........................	6	....	84
Et le bataillon provisoire du comté de Prince (2 compagnies).........	6	....	84

3. Voici quel a été le nombre de miliciens autorisés à faire les exercices annuels, savoir :—

	Officiers.		Sous-officiers et soldats.
En camp..	0	....	0
Aux dépôts....................................	33	....	420

4. Les corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts sont les suivants, savoir,

Artillerie de place :

La brigade provisoire de l'Ile du Prince-Edouard—major Irving—3 batteries.

Génie :

La compagnie de Charlottetown—major Doherty—1 compagni

Infanterie :

Le 82e bataillon—lieutenant-colonel Beer—4 compagnies ; et
La compagnie n° 1 du bataillon du comté de King—1 compagnie.
La compagnie n° 2 du bataillon du comté de Prince—1 compagnie.

5. Les corps qui n'ont pas fait les exercices annuels sont les suivants, savoir :—

Autorisés— 0

Non autorisés—

Infanterie:

Les compagnies nos 2 et 6 du 82e bataillon ; et
La compagnie n° 2 du bataillon du comté de King.
La compagnie n° 1 du bataillon du comté de Prince.

OBSERVATIONS SPÉCIALES.

Les corps de milice de ce district, désignés pour faire les exercices annuels, reçurent instruction de s'en acquitter à leurs dépôts locaux.

L'artillerie et le génie furent passés en revue par les officiers chargés d'inspecter leurs branches respectives du service ; l'infanterie le fut par le major de brigade sitôt que chaque compagnie eut terminé ses exercices.

Le major Freeland rapporte que les exercices des comprgnies nos 3 et 4 du 82e bataillon ont été satisfaisants, mais que ceux des 4 autres n'ont été " que passables."

Je crois qu'on ne peut espérer aucun progrès de la part de ces compagnies tant qu'elles auront la permission de faire les exercices à leurs dépôts respectifs.

Mon humble opinion est que si, l'année prochaine, les compagnies désignées pour faire les exercices étaient temporairement formées en bataillon provisoire, et faisaient leurs exercices annuels ensemble, dans un camp, sous les ordres du major de brigade assisté d'un officier, elles feraient des progrès très sensibles. Les frais de transport pour former un camp dans l'île ne s'élèveraient qu'à une bagatelle, vu que les troupes voyageraient par le chemin de fer du gouvernement et qu'aucun état-major de camp autre que celui présentement suggéré ne serait nécessaire.(1.)

Dans son rapport, le major de brigade s'exprime ainsi :—

" La formation des trois batteries de place indépendantes en brigade provisoire d'artillerie, sous les ordres du major Irving, a eu un bon effet ; et l'influence de cet énergique officier s'est ainsi étendue sur les trois batteries et a produit d'excellents résultats. (2.)

" Les armes et les fourniments sont généralement en bon état ; ordre a été donné d'envoyer aux dépôts toutes les carabines qui ont besoin d'être réparées, afin qu'on puisse les expédier dans ce but à Halifax.

" Les associations de carabiniers tant provinciale que de comtés ont eu leurs concours annuels et sont dans un état satisfaisant."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN B. TAYLOR, lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général du
district militaire n° 12.

L'adjudant général de milice,
Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Je recommande l'adoption de ce projet.

(2) Je n'ai pas vu, cette année, la milice de l'Ile du Prince-Edouard, mais j'augure bien de son avenir par ce dont j'ai été témoin l'année dernière. Elle a l'avantage de posséder un excellent officier d'état-major, le major Freeland.

ANNEXE

Rapport d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 1. Lieut.-col. W. H. JACKSON, A. A. G. M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Etat-major de brigade..........	...	Lt.-col. Jackson, A.A.G.	......	....	8	6	London	Sept. 12	12	Camp.	...	......
1er régiment de cavalerie........	4	Lt.-col. J. Cole, London.					London	12 sept..	12	do	113	A pied, 30; en ch. de fer, 93.
Compagnie N° 4.	...	2e Lt. H. Wigle, Kingsville.......	3	42	1	29						
		Etat-major...	6	5	3	2						
		Total	9	47	4	31						
Batterie de campagne, London	...	Major J. Peters, London	6	79	5	61	London	12 sept..	12	do	1½	A pied.

No 2

fait les exercices annuels de 1882-83.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leurs forces.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
......	......	...	...	....	......	....	... .	......	...	....	....	....	....	4 horses.
12 houres.	Hommes, 18·07c. ; chevaux, 32c.	Bonne.	1 cheval blessé.	Non.	En bon état ; la sellerie a été très négligée.	Défilé au pas et au trot ; grandes manœuvres et exercices en tirailleurs. Inspecté par le général Luard.	Rapportés tels.		Tir non terminé.			22 sept.	23 sept.	3 chevaux. 30 chevaux. Hommes et chevaux presque tous nouveaux ; plusieurs chev. très maigres. Hommes ont montré le désir d'apprendre. Prog. assez bons.
do	do	Généralement bonne.	Aucun.	do	En bonne état.	Défilé au pas et au trot ; mouvements de batterie et exercice à feu. Passee en revue par le général Luard et l'inspecteur d'artillerie.	do		*Tir à boulets et à obus.			22 sept.	23 sept.	29 chevaux. Beaucoup de recrues progrès, bons actifs à la revue. *Sous la direction de l'inspecteur d'artillerie.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 1—*Suite*. Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Mode.
1re brig. provis. d'art. de camp.	2	Lt.-colonel A. H. Macdonald, Guelph...										
Batterie n° 1....	...	Cap. W. Nicoll, Guelph	6	79	3	59	Guelph.......	18 sept..	12	Camp.	$1\frac{1}{4}$	A pied.
do 2...	...	Cap. G. B. Hood, Guelph	6	79	3	53	do	18 do	12		$1\frac{1}{4}$	
		Etat-major	5	5	4	2						
		Total..........	17	163	10	114						
Batterie d'artil. de place, Sarnia	...	Cap. C. S. Ellis, Sarnia	3	42	2	40				Dépôts locaux.		
7e bataillon de fusiliers	7	Lt.-col. Walker, London.										
Compagnie n° 1.	...	....	3	42	2	42				do		
do 2.	...	....	3	42	1	39				do		
do 3.	...	....	3	42	1	42				do		
do 4.	...	....	3	42	1	42				do		
do 5.	...	....	3	42	1	42				do		
do 6.	...	....	3	42	1	42				do		
do 7.	...	....	3	42	2	42				do		
		Etat-major	8	5	7	3						
		Corps de musique	......	24								
		Total..........	29	323	16	294						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	OBSERVATIONS.
12 heures.	25c. par homme, 35c. par cheval.	Bonne.	Aucun.	Non.	En bon état.	Défilé au pas et au trot ; manœuvres de brigade, maniement du sabre et service des signaux. Inspectée par le général Luard et l'inspecteur d'artillerie.	Rapportés tels.		*Tir à boulets et à obus.			23 sept. 23 sept.	30 sept. 30 sept.	*Sous la direction de l'inspecteur d'artillerie. 27 chevaux. 28 do 3 do Hommes et chevaux bons et manœuvrant bien. La batt. paraît bien organisée.
6 heures.		do	Nil.	do	Unif. rongé par les vers: armes, etc., pr.	Maniement des armes et exercices de compagnie, assez bien. Pas de service de grosses pièces.	do		Pas de tir.			6 oct.	6 oct.	Batterie propre, active, d'apparence martiale et manœuvrant bien
do				Oui ; 30 musiciens ; très bonne.	Tuniques et pantalons neufs ; il manque beaucoup de capotes et de fournim : prop.	Exercices de compagnie et de bataillon ; espace limité ; soldats fermes, actifs et d'apparence martiale. Inspection par le major général, et appel par l'A.-A. G.	do		Tir non terminé.			21 sept. 21 do 21 do 21 do 21 do 21 do 21 do	26 oct. 26 do 26 do 26 do 26 do 26 do 26 do	Très bon bataillon qui fait honneur à la ville ainsi qu'au lieut.-col. Walker et à ses officiers.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No 1—*Suite.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
26e bataillon d'infanterie légère de Middlesex	8	Lt.-col. Attwood, London	8	5	8	....	London	12 sept.	12			
Compagnie nº 1	...	Cap. Garnett, Delaware	3	42	2	41	do	12 do	12	En camp.	13	En chemin de fer et en voiture.
do 2	...	Cap. Lindsay, Strathroy	3	42	2	38	do	12 do	12		20	
do 3	...	Cap. J F. Choates Dorchester	3	42	1	25	do	12 do	12		9	
do 4	...	Cap H. Dreaney, Dreaney's ;......	3	42	1	33	do	12 do	12		6	
do 5	...	Cap. J. S. Thom, Lucan	3	42	1	17	do	12 do	12		37	
do 6	...	Cap. McRoberts, Park Hill........	3	42	2	28	do	12 do	12		52	
do 7	...	Cap. J. Irwin, Strathroy	3	42	2	42	do	12 do	12		20	
do 8	...	Cap. T. Robson, Ilderton	3	42	1	38	do	12 do	12		11	
		Corps de musique	......	24	......	....						
		Total...........	32	365	20	262						
28e bataillon d'infanterie de Perth.......	7	Lieut.-col. Scott, Stratford	8	5	8	....	London	12 sept.	12			
Compagnie nº 1	...	Cap. R. R. Lang, Stratford	3	42	2	34	do	12 do	12		33	C.F
do 2	...	Cap. Hamilton, Stratford..	3	42	3	42	do	12 do	12		32	do
do 3	...	Cap. Moscrip, St. Marys........	3	42	1	21	do	12 do	12		22	do
do 4	...	Cap. Harding, St. Mary's (pas présente)........	3	42	1	15	do	12 do	12	do	22	do
do 5	...	Capitaine Paisey, Blanchard	3	42	2	16	do	12 do	12		34	V. 12. C.F 22
do 6	...	Cap. Gourley, Stratford	3	42	3	26	do	12 do	12		46	C.F
		Corps de musique.	......	24	......	....						
		Total..........	26	281	21	154						
Compagnie nº 7, 24e bataillon, attaché..........	...	Cap. G. Cheyne, Windsor	3	42	3	34	do	12 do	12		•	do

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	État général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
8 heures.	Hommes 18.07c. ; chevaux, 32c.	Généralement bonne ; 1 homme puni par le prévost et plusieurs par le commandant.	Aucun.	Oui ; 24 musiciens ; bonne.	En bon état ; sacs, collants.	Défilé en colonne et quart de colonne, mouvements de brigade et exercice à feu. Inspecté par le major général Luard.	Rapportés tels.		Pas de champ de tir ; pas de tir à la cible.			22 sept.	23 sept.	5 chevaux. Beau bataillon ; s'est exercé régulièrement et a fait de bons progrès, mais sa discipline est relâchée.
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
10 heures.	do	Généralement bonne ; 2 hommes punis par le prévost.	Auc., ex maux de pieds et 2 h. bl aux jamb. et à l'œil	Oui ; 25 musiciens ; instruments discords.	do	do	do		Pas de champ de tir ; pas de tir ; à la cible.			22 sept.	23 sept.	4 chevaux. Très faible ; exercices peu soutenus ; discipline très relâchée.
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	La comp. n° 7 du 24e attachée à ce bataillon mérite une mention spéciale pour son air martial et sa fermeté dans les rangs.
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	*110 milles.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 1.—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	eu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
29e bataillon d'infanterie de Waterloo	7	Lt.-col. Hespeler, Berlin............	8	5	6	5	London	12 sept	12			
Compagnie n° 1.	...	Cap. Pasmore, Conostoga	3	42	1	12	do	12 do	12	En camp.	67	V. 8. C.F. 29.
do 2.	...	Cap. J. E. Cowan Galt	3	42	3	37	do	12 do	12		68	C. F
do 4.	...	Cap. Beaumont, Galt...............	3	42	1	31	do	12 do	12		68	do
do 5.	...	Cap. N. Ellis, Hespeler	3	42	2	34	do	12 do	12		76	do
do 6.	...	Cap. Jas. Foot, Berlin............	3	42	2	35	do	12 do	12		59	do
		Corps de musique	......	24	......	....						
		Total	26	281	15	154						
Compagnie n° 7, attachée au 25e bataillon.	...	Cap. W. Ley, Leamington.....	3	42	2	38	do	12 do	12		*	V. 18. C.F. 84.
30e batail. de carabiniers de Wellington.....	10	Lt.-col. Clarke, Guelph	8	5	6	6	London	12 sept.	12			
Compagnie n° 1.	...	Cap. Mason, Harriston........	3	42	3	35	do	12 do	12	En camp.	72	C. F
do 2.	...	Lt. Crowe, Guelph	3	42	2	33	do	12 do	12		73	do
do 3.	...	Cap. J. Beattie, Fergus	3	42	2	37	do	12 do	12		89	do
do 4.	...	Cap. Allen, Elora.	3	42	2	40	do	12 do	12		86	do
do 6.	...	Cap. J. Mutrie, Eramosa	3	42	2	37	do	12 do	12		79	V. 6. C. 73.
do 7.	...	Cap. McDowell, Erin	3	42	1	30	do	12 do	12		*	C. F
do 8.	...	Cap J.A Spence, Whittington....	3	42	1	33	do	12 do	12		*	V. 9
do 9.	...	Cap. Jno. Booth, Moorefield.......	3	42	2	33	do	12 do	12		75	C. F
do 10.	...	Cap. W. White, Arthur............	3	42	2	37	do	do	12		97	do
		Corps de musique	......	30	......	....						
		Total	33	413	23	321						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnies.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
10 heures.	Hommes, 18·07c. ; chevaux, 32c.	Généralement bonne ; 1 homme puni par le prévost et 2 envoyés devant le commandant pour être punis.	Aucun, excepté maux de pied.	Oui ; 16 musiciens. Assez bonne.	En bon état ; sacs, collants.	Défilé en colonne et quart de colonne, mouvements de brigade et exercice à feu. Inspecté par le major général Luard.	Rapportés tels.		Pas de champ de tir ; pas de tir à la cible.			22 sept. 22 do 22 do 22 do 22 do 22 do	23 sept. 23 do 23 do 23 do 23 do 23 do	3 chevaux. Pas assez d'officiers dans l'état-major. Le commandt. se chargea d'abord de devoirs trop nombreux ; plus tard, l'on mit à cheval deux capitaines qui rendir'nt beaucoup de services. Exercices bien exécutés et progrès sûrs. Vu la faiblesse de la Cie n° 1 et l'absence de la Cie n° 3, la force numér. du bataill. n'était pas considérable lors de la revue. La Cie n° 7 du 25e, attachée à ce bat., était très act., d'apparence mart., satisfaisante sous tout rapport. *102 milles.
14 heures.	Hommes, 18·07c. ; chevaux, 32c.	Généralement bonne ; 1 homme puni par le prévost.	Aucun.	Oui ; 17 musiciens ; très passable.	Tuniques, beauc. usées ; beauc. de pantalons hors de serv., armes et fournim. en bon état.	Défilé en colonne et quart de colonne, mouvements de brigade et exercice à feu. Inspecté par le major général Luard.	Rapportés tels.		Pas de tir à la cible ; pas de champ de tir.			22 sept. 22 do 22 do 22 do 22 do 22 do 22 do 22 do 22 do	23 sept. 23 do 23 do 23 do 23 do 23 do 23 do 23 do 23 do	4 chevaux. Bon bataillon, assidu aux exercices ; devoirs exécutés d'une manière satisfais'te. Fait honneur au comté de Wellington, ainsi qu'au lt.-col. Clark et à ses officiers. *109 milles. *117 milles.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 1—*Fin.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commendant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
33e bataillon d'infanterie "Huron"	9	Lieut.-col. A M. Ross, Goderich.	8	5	7	....	London	12 sept.	12			
Compagnie n° 1	...	Cap. J. R. Miller, Goderich	3	42	3	37	do	12 do	12	En camp.	73	C.F.
do 2	...	Cap. W. Elliott, Wingham	3	42	1	34	do	12 do	12		74	do
do 4	...	Cap Macwhirter, Clinton	3	42	3	32	do	12 do	12		50	do
do 5	...	Cap. Jno. Leckie, Brussels.........	3	42	2	39	do	12 do	12		85	do
do 7	...	Cap. McDonald, Porter's Hill....	3	42	2	30	do	12 do	12		56	V. 6. C.F.50.
do 8	...	Cap. J. Kaines, Gorrie	3	42	2	24	do	12 do	12		84	C.F
do 9	...	Capitaine James Mallough, Dungannon	3	42	...	....	do	12 do	12		75	V. 12. C.F. 63.
		Corps de musique	......	27	......	....						
		Total	29	326	20	196						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Chiffre de mérite. Bataillon.	Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.	Hommes, 18.07c. ; chevaux, 32c.	Généralement bonne ; 5 hommes punis par le prévôt.	Aucun.	Oui ; 20 musiciens ; passable.	Uniforme, en bon état, si ce n'est que les sacs collants ont considérablement taché les tuniques ; armes et fourniments, en bon état ; sacs, hors de service.	Défilé en colonne et quart de colonne, mouvements de brigade et exercice à feu. Inspecté par le major général Luard.	Rapportés tels.		Pas fait, faute de champ de tir.					5 chevaux.
												22 sept.	23 sept.	Bon bataillon, assidu aux exercices; devoirs exécutés d'une manière satisfaisante. Fait honneur au comté de Wellington ainsi qu'au lieut.-col. Clarke et à ses officiers.
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22do	23 do	
												2 do	23 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 2, Lieut.-col. R. B. DENISON, A. A. G. M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Garde du corps du gouv. gén..	2	Lieut.-col. G. T. Denison Toronto.								Aux dépôts.		Nil.
Compagnie "A"	...	Maj. tit. Denison, Toronto	3	42	2	42	Toronto	28 août.	12			
Compagnie "B"	...	Major tit. Dunn, Toronto	3	42	2	40	do	28 do	12			
		Etat-Major..........	3	....	3	....						
		Total..........	9	84	7	82						
Batt. de campag: Toronto	2	Major Gray, Toronto	6	79	3	53	Niagara	18 sept.	12	En camp.	36	Vapeur.
Hamilton	...	Cap. McMahon, Hamilton........	6	79	5	60	do	18 do	12		42	
		Total	12	158	8	113						
Batteries de place: Ste-Catherine .	1	Cap. Wiley, Ste-Catherine	3	42	2	35	SteCath'rine	5 sept.	12	Non en camp.		
2e bataillon.	10	Lt.-col. Otter, Toronto.								Non en camp.		Nil.
Compagnie n° 1	...	Capitaine Allan, Toronto	3	42	2	61	Toronto	1er juill	12			
do 2	...	Capitaine Brown, Toronto.........	3	42	2	60	do	1 do	12			
do 3	...	Cap. Wilkinson, Toronto	3	42	2	59	do	1 do	12			
do 4	...	Capitaine Miller, Toronto..........	3	42	1	67	do	1 do	12			
do 5	...	Cap. Kesterman, Toronto	3	42	3	56	do	1 do	12			
do 6	...	Cap. Hamilton, Toronto	3	42	3	62	do	1 do	12			
do 7	...	Cap. Jennings, Toronto	3	42	3	52	do	1 do	12			
do 8	...	Lieut. Sankey, Toronto	3	42	2	49	do	1 do	12			
do 9	...	Cap. Hodgins, Toronto	3	42	3	56	do	1 do	12			
do 10	...	Capitaine Baker, Toronto..........	3	42	3	61	do	1 do	12			
		Etat-major.........	8	....	8	....						
		Total..........	38	420	32	583						

fait les exercices annuels de 1882–83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	État général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.		Bonne.	Nil.	Oui ; 15 ; bonne.	Good.	Défilé, maniement du sabre, manœuvres de campagne et évolut. de cavalerie.	Rapportés tels.		200, 400 et 500 verges.	12·89	11·13	2 sept..	2 sept.	Inspectée par l'A.-A. G. de la division.
										....	14·66	do	2 do	
		Bonne.	Nil.	Nil.	do		do					....	29 sept..	Passées en revue par le lieut.-col. Montizambert, inspecteur d'artillerie.
												....	29 do	
do		Bonne.	Nil.	Nil.	do		do					3 oct ...	3 oct...	do do
do		Bonne.	Nil.	Oui ; 40 ; très bonne.	do	Défilé ; évolutions de bataillon et de brigade.	do		200, 400 et 500 verges.	45·64	52·00	9 nov .	9 nov...	Inspecté par le major-général Luard, commandant la milice.
										....	38·00	9 do	9 do	
										....	54·00	9 do	9 do	
										....	52·69	9 do	9 do	
										....	39·88	9 do	9 do	
										....	31·03	9 do	9 do	
										....	52·00	9 do	9 do	
										....	37·76	9 do	9 do	
										....	44·96	9 do	9 do	
										....	48·17	9 do	9 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui on

DISTRICT MILITAIRE N° 2.—*Suite.*			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
10e bataillon......	8	Lt.-col. Grasett, Toronto.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Boomer, Toronto.	3	42	6	48	Toronto	1er juil.	12 jours.	Pas au camp.	Nil.	Nil.
do 2	...	Cap. Robertson, Toronto..........	3	42	2	43	do	do .				
do 3	...	Capitaine Caston, Toronto.	3	42	3	37	do	do .				
do 4	...	Capitaine Mason, Toronto.	3	42	2	38	do	do .				
do 5	...	Cap. Anderson, Toronto.	3	42	2	38	do	do .				
do 6	...	Cap. Appelbee, Toronto.	3	42	2	38	do	do .				
do 7	...	Capitaine Bruce, Toronto.	3	42	2	43	do	do .				
do 8	...	Cap. Harrison, Toronto	3	42	2	42	do	do .				
		Etat-major	8	....	7	....						
		Total..	32	336	25	327						
12e bataillon......	8	L.-col. Wyndham, Aurora.										
Compagnie n° 1	...	Capitaine Cooper, Scarboro'.........	3	42	3	39	Niagara	18 sept.	12 jours.	Au camp.	36	Bateau à vapeur, ch. de fer et voiture.
do 2	...	Capitaine Bruce, Aurora............	3	42	2	42	do	do .			66	
do 3	...	Capitaine Smith, King.......	3	42	3	34	do	do .			60	
do 4	...	Capitaine Lloyd, Newmarket	3	42	2	40	do	do .			70	
do 5	...	Cap. Tremayne, Sutton.	3	42	1	42	do	do .			85	
do 7	...	Cap. Moncrieff, Sharon............	3	42	3	38	do	do .			74	
do 8	...	Capitaine Brooke, Yorkville	3	42	2	40	do	do .			36	
		Etat-major	8	....	8	....						
		Total........	29	294	24	275						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnies.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.		Bonne.	Nil.	Oui ; 36 ; très bonne.	Bon.	Défilé au pas, manœuvres de brigade et de bataillon.	Rapportés tels.					9 nov.	9 nov.	Inspecté par le major génl. Luard, commandant la milice.
												9 do	9 do	
												9 do	9 do	
												9 do	9 do	
												9 do	9 do	
												9 do	9 do	
												9 do	9 do	
												9 do	9 do	
24 heures.	20 centins.	Bonne.	Nil.	Oui ; bonne ; 20 exécutants.	Bon.	Ecole de peloton et exercices de compagnie. Passé en revue par le ministre de la milice. Manœuvres de brigade.	do		200, 400 et 500 verges.	16·20	13·08	25 sept.	29 sept.	do
										....	14·49	25 do	29 do	
										....	21·93	25 do	29 do	
										....	17·00	25 do	29 do	
										....	14·37	25 do	29 do	
										....	20·42	25 do	29 do	
										....	12·15	25 do	29 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No 2—*Suite.*			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
13e bataillon.....	5	Lt.-col. Skinner, Hamilton.										
Compagnie n° 1.	...	Capitaine Adam, Hamilton.	3	42	2	41	Hamilton. ...	7 sept.	12 jours.	Non en camp.	Nil.	Nil.
do 2.	...	Cap. Barnard, Hamilton..	3	42	2	40	do	7 do				
do 3.	...	Cap. Crockett, Hamilton.	3	42	2	38	do	7 do				
do 4.	...	Cap. McLaren, Hamilton.	3	42	2	38	do	7 do				
do 5.	...	Cap. Stoneman, Hamilton.	3	42	2	39	do	7 do				
do 6.	...	Capitaine Stuart, Hamilton.	3	42	2	38	do	7 do				
		Etat-major	8	....	6	....						
		Total........	24	252	18	234						
34e bataillon.....	7	Lt-cl. O'Donovan Whitby.										
Compagnie n° 1.	...	Lt. Brown, Whitby	3	42	2	34	Niagara	18 sept.	12	En camp.	66	Bateau à vapeur et chemin de fer.
do 2.	...	Cap. Henderson, Greenwood......	3	42	2	36	do	18 do	12		59	
do 3.	...	Cap. McGill, Oshawa..........	3	42	2	31	do	18 do	12		70	
do 4.	...	Cap. Davidson, Beaverton...	3	42	2	39	do	18 do	12		107	
do 5.	...	Cpt. McGillivray, Uxbridge.........	3	42	2	33	do	18 do	12		77	
do 6.	...	Capitaine Brown, Brooklin..........	3	42	2	37	do	18 do	12		72	
do 7.	...	Cpt. Hirschfelder, Cannington. ...	3	42	2	30	do	18 do	12		91	
		Etat-major	8	....	8	....						
		Total	29	294	22	240						

fait les exercices annuels de 1882–83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	État général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.		Bonne.	Nil.	Oui; 32; très bonne.	Bon.	Maniement des armes et feux; évolutions de bataillon.	Rapportés tels.					9 nov... 9 do 9 do 9 do 9 do 9 do	28 nov... 28 do 28 do 28 do 28 do 28 do	Inspecté par le maj.-gén. Luard, commandant la milice.
24 heures.	20 centins.	Bonne.	Nil.	Oui, 14; bonne.	Bon.	Ecole de peloton et exercices de compagnie. Passé en revue par le ministre de la milice. Manœuvres de brigade.	Rapportés tels.		200, 400 et 500 verges.	12 84	9·15 16·95 14·30 16·04 11·46 11·86 10·15	25 sept.. 25 do 25 do 25 do 25 do 25 do 25 do	29 sept.. 29 do 29 do 29 do 29 do 29 do 29 do	do.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No 2—*Suite.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Mode.
35e bataillon......	10	Lt.-col O'Brien, Barrie.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Graham Barrie...	3	42	2	43	Niagara	18 sept.	12	En camp.	96	Bateau à vapeur et chemin de fer.
do 3	...	Cap Cook, Cookstown.......	3	42	2	42	do	18 do	12		130	
do 4		Cap. Ward, Vespra	3	42	1	43	do	18 do	12		110	
do 5	...	Cap. Powell, Barrie	3	42	3	39	do	18 do	12		100	
do 6	.	Cap Rankin, Ivy	3	42	3	37	do	18 do	12		96	
do 7	...	Lt O'Dell, Orillia	3	42	2	38	do	18 do	12		110	
do 8	...	Cap. Scott Bond Head ..	3	42	1	42	do	18 do	12		115	
do 9	.	Cap. McLaren, Alliston..........	3	42	2	34	do	18 do	12		125	
do 10	..	Cap. Handley, Pénétancouchine	3	42	2	42	do	18 do	12		130	
		Etat-major.........	8	....	8	....						
		Total	35	378	26	360						
39e bataillon......	8	Lt.-col. Mabee, Simcoe.										
Compagnie n° 1	...	Lieut. Ryerson, Simcoe ..	3	42	2	35	Niagara	18 sept..	12 jours.	En camp.	87	Chemin de fer et voiture.
do 2	...	Cap. Charters, Villa Nova	3	42	2	31	do	18 do			95	
do 3	...	Capitaine Price, Port Rowan.....	3	42	2	37	do	18 do			102	
do 4	...	Cap. Morgan, Walshingham ..	3	42	2	30	do	18 do			104	
do 5	...	Capitaine Yerks, Waterford.	3	42	3	37	do	18 do			88	
do 6	...	Capitaine Wilson, Simcoe..	3	42	3	31	do	18 do			80	
do 7	...	Capitaine Ansley, Port Dover......	3	43	3	29	do	18 do			82	
do 8	...	Capitaine Snider, Fredricksburg .	3	42	3	20	do	18 do			88	
		Etat-major	8	....	8	....						
		Total........	32	336	27	260						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leurs forces.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	20 centins.	Bonne.	Nil.	Oui, 22 exécutants ; bonne.	Bonne.	Ecole de peloton et exercices de compagnie. Passé en revue par le ministre de la milice. Manœuvres de brigage.	Rapportés tels.		200, 400 et 500 verges.	17·76	15·27	25 sept.	29 sept.	Inspecté par le major-gén. Luard, commandant la milice.
											25·07	25 do	29 do	
											17·16	25 do	29 do	
											15·86	25 do	29 do	
											14·04	25 do	29 do	
											18·03	25 do	29 do	
											16·25	25 do	29 do	
											17·50	25 do	29 do	
											20·58	25 do	29 do	
do	do	Bonne.	Nil.	Oui ; 20 exécutants ; très bonne.	do	do	do		200, 400 et 500 verges.	16·30	18·63	25 sept.	29 sept.	do
											13·89	25 do	29 do	
											16·64	25 do	29 do	
											14·38	25 do	29 do	
											12·50	25 do	29 do	
											21·77	25 do	29 do	
												25 do	29 do	
												25 do	29 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No 2—*Suite.*			Cadre.		Effectif reel présent à l'inspection.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commendant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
44me bataillon...	8	Lt.-col. Morin, Clifton.										
Compagnie n° 1	...	Lieut. McMicking, Drummondville	3	42	2	34	Niagara	18 sept.			14	
do 2	...	Cap. Greenwood, Chippewa.	3	42	2	28	do	18 do			17	
do 4	...	Cpt. Newbigging, Fort Erié.........	3	42	2	34	do	18 do	12 jours.	En camp.	22	Chemin de fer et voiture.
do 5	...	Cap. Kennedy, Welland	3	42	2	27	do	18 do			30	
do 7	...	Capitaine Clarke, Stevensville	3	42	2	42	do	18 do			25	
do 8	...	Cap. Barwell, Fenwick	3	42	2	38	do	18 do			48	
		Etat-major	8	....	7	....						
		Total........	26	252	19	203						
77me bataillon...	6	Lt.-col. Brown, Dundas.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Bertram, Dundas.	3	42	2	43	Niagara	18 sept.			48	
do 2	...	Lieutenant Lee, Waterdown	3	42	1	31	do	18 do			45	
do 3	...	Cap. Fletcher, Binbrook.	3	42	3	36	do	18 do			58	
do 4	...	Cap. Walker, Rockton	3	42	3	38	do	18 do	do	do	51	Bateau à vapeur et voiture.
do 5	...	Cap. Carpenter, Saltfleet	3	42	2	38	do	18 do			50	
do 6	...	Capitaine Wells, Glanford	3	42	2	35	do	18 do			50	
		Etat-major	8	....	6	....						
		Total........	26	252	17	221						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	20 centins.	Bonne.	Nil.	Oui ; 24 ; bonne.	Bon.	Ecole de peloton et exercices de compagnie. Passé en revue par le ministre de la milice. Manœuvres de brigade.	Rapportés tels.		200, 400 et 500 verges.	14·03	24·36	25 sept.	29 sept.	Inspecté par le major général Luard, commandant la milice.
											15·00	25 do	29 do	
											5·87	25 do	29 do	
											11·06	25 do	29 do	
											14·38	25 do	29 do	
											13·53	25 do	29 do	
do	do	Bonne.	Nil.	Oui ; 24 ; très bonne.	do	do	do		200, 400 et 500 verges.	18·83	20·64	25 sept.	29 sept.	do
											20·17	25 do	29 do	
											13·85	25 do	29 do	
											20·41	25 do	29 do	
											21·44	25 do	29 do	
											16·47	25 do	29 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 2.—*Suite.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
*Demi-batterie...	...	Major Wilson, Saut Ste-Marie	2	21	1	21	Saut Ste-Marie	18 sept.	12 jours.	Non en camp.		Nil.
†Compagnie de carabiniers.....	...	Lieut. Towers, Saut Ste-Marie	1	34	1	34	do ...	18 do				
		Total........	3	55	2	55						

fait les exercices annuels de 1882-83.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice	Tir à la cible.				Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Chiffre de mérite.				
										Bataillon.	Compagnie.			
12 heures.		Bonne.	Nil.	Oui ; 12 ; bonne.	Bon.	*Service des canons et grandes manœuvres. †Maniement des armes et feux, et exercices de compagnie.	Rapportés tels.					15 oct. 15 do	24 nov. 24 do	Inspectée par l'A. A. G. du district..

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 3. Lieut.-col. H. V. VILLIERS, A. A. G. M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
4e régiment provisoire de cavalerie.	4	Lt.-col. J. Duff, Kingston.										
Compag. n° 1...	...	Capitaine Knight, Kingston..	3	42	2	35	Cobourg......	5 sept..	12	En camp à Cobourg.	92	Chemin de fer.
do 2...	...	Capitaine Perry, Napanee	3	42	2	37	do	5 do	12		66	
do 3...	...	Capitaine Wood, Loughborough.	3	42	2	37	do	5 do	12		92	
do 4...	...	Capitaine White, Picton	3	42	2	28	do	5 do	12		62	
		Etat-major	7	....	7	....						
		Total........	19	168	15	137						
Batterie de place de Kingston ...	1	Cap. J. Wilmot, Kingston........	6	79	5	57	Cobourg	5 sept..	12	do	92	do
Batterie de place de Durham.....	1	Cap. Wm. McLean Port-Hope.	6	79	4	65	Cobourg......	5 sept..	12	do	7	A pied.

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
48 heures.	20 cents.	Très bonne.	Aucun.	Non.	Armes, fourniments et uniforme en bon état.	Défilé au pas en colonne et quart de colonne par compagnies ; grandes manœuvres de brigade et attaque d'un ennemi supposé—le tout assez bien exécuté.	Oui.	N'a pas fait le tir à la cible.				11 sept. 11 do 11 do 11 do	16 sept. 16 do 16 do 16 do	Inspecté par le major général Luard.
12 heures.	do	Très bonne.	Aucun.	do	Bon.	*Voir* le rapport de l'inspecteur d'artillerie.	do					11 sept.	16 sept.	do
24 heures.	do	Très bonne	Aucun.	do	do	do	do					11 sept.	16 sept.	do

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 3.—*Suite.*			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous officiers et soldats.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Batterie de place de Cobourg....	1	Cap. H. Dumble, Cobourg	3	42	3	42	Cobourg......	Août....	12	Au dépôt de la batterie.		
Batterie de place de Port-Hope..	1	Maj. tit. Gurnsey, Port-Hope........	3	42	2	29	Port-Hope...	Sept. ...	12	do		
14e bataillon, "Carabiniers P. G.".	6	Lieut.-col. John Kerr, Kingston								A fait ses exercices le soir sur le terrain de la salle d'exercice.		
Compagnie n° 1.	...	Cap. Chown, Kingston........	3	42	2	42	Kingston	....	12			
do 2.	...	Lieut. McDougall, Kingston	3	42	2	42	do	....	12			
do 3.	...	Capitaine Power Kingston.........	3	42	2	42	do	....	12			
do 4.	...	Cap. Morton, Kingston	3	42	2	42	do	....	12			
do 5.	...	Cap. Galloway, Kingston	3	42	2	42	do	....	12			
do 6.	...	Capitaine Sands, Kingston	3	42	2	42	do	....	12			
		Etat major.........	8	....	8	......						
		Total..	26	252	20	252						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible.				Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Chiffre de mérite.				
										Bataillon.	Compagnie.			
12 heures	Les hommes ont fourni leurs rations.		Aucun.	Non.	Bon.	Voir rapport de l'inspecteur d'artillerie.	Oui.					16 sept.	16 sept.	Inspectée par l'inspecteur d'artillerie.
do	do		Aucun.	do	do	do						11 oct.	11 oct.	do
do	do	Très-bonne.	Aucun.	Oui ; 15 musiciens ; très-bonne.	Uniforme, bon ; armes et fourniments propres et en bon état.	Défilé en colonne et quart de colonne ; manœuvres de bataillon et exercices en tirailleurs—le tout bien exécuté.	Oui.		Rapports de tir pas encore reçus.			11 juill. 11 do 11 do 11 do 11 do 11 do	11 juill. 11 do 11 do 11 do 11 do 11 do	Inspecté par l'aide-adjudant général.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No 3—*Suite.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
40e bataillon, Northumberl'd	8	Lieut.-col. Wm. Smith, Cobourg										
Compagnie n° 1.	...	Lt-cl. tit. Graveley Cobourg........	3	42	2	36	Cobourg.....	5 sept.	12	En camp à Cobourg.		Chemin de fer et voiture.
do 2.	...	Cap. Guillett, Cobourg	3	42	2	39	do	5 do	12			
do 3.	...	Cpt. Bonnycastle, Campbellford..	3	42	2	35	do	5 do	12		43	
do 4.	...	Cap. Butler, Brighton	3	42	1	30	do	5 do	12		23	
do 7.	...	Cap. G. Duncan, Colborne.........	3	42	2	30	do	5 do	12		15	
do 8.	...	Cap. W. Duncan, Castleton........	3	42	1	27	do	5 do	12		22	
do 9..	...	Cap. Hurlbutt, Warkworth.....	3	42	2	36	do	5 do	12		32	
		Etat-major	8	....	8	5						
		Total..........	29	294	20	238						
45e bataillon, Durham-Ouest.	6	Lt.-col. F Cubitt, Bowmanville ...										
Compagnie n° 1.	...	Lieut. Ferguson, Bowmanville...	3	42	1	35	Cobourg.....	5 sept.	12	do	26	do
do 2.	...	Cap. McDonald, Fenelon Falls..	3	42	2	31	do	5 do	12		65	
do 3.	...	Cap. Hughes, Burton............	3	42	1	40	do	5 do	12		46	
do 4.	...	Lieut. Stanton, Omemee..........	3	42	2	21	do	5 do	12		40	
do 5.	...	Cap. Evans, Lindsay..........	3	42	1	8	do	5 do	12		51	
do 6.	...	Cap. Wallace, Kendall...........	3	42	1	34	do	5 do	12		29	
		Etat-major	8	....	7	....						
		Total	26	252	15	169						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique; nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
48 heures.	20 cents.	Très bonne	Aucun.	16 exécutants ; bonne.	Habillement, armes et fourniments en bon état.	Défilé en colonne et quart de colonne; grandes manœuvres de brigade ; feu en tirailleurs et attaque d'un ennemi supposé—le tout assez bien exécuté.	Oui.		200, 400 et 500 verges	21·61	21·84	11 sept.	16 sept.	Inspecté par le major général Luard.
											19·79	11 do	16 do	
											22·88	11 do	16 do	
											20·50	11 do	15 do	
											28·35	11 do	16 do	
											16·92	11 do	16 do	
											20·86	11 do	16 do	
do	do	Très bonne.	Aucun.	14 exécutants ; bonne.	do	do	do		200, 400 et 500 verges.	19·51	21·00	11 sept.	16 sept.	do
											14·24	11 do	16 do	
											24·67	11 do	16 do	
											25·13	11 do	16 do	
											13·66	11 do	16 do	
											14·04	11 do	16 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 3.—*Suite.*			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles	Mode.
49e bataillon de carabiniers de Hastings........	6	Lt.-col. J. Brown, Stirling.										
Compagnie n° 1.	...	Cap. Harrison, Belleville	3	42	2	42	Cobourg......	5 sept.	12	En camp à Cobourg.	42	Chemin de fer.
do 2.	..	Capitaine Fidler, Stirling.	3	42	2	33	do	5 do	12		64	
do 3.	...	Cap. Graham, Sidney..	3	42	1	35	do	5 do	12		44	
do 4.	...	Cap. Volume, Madoc.............	3	42	2	37	do	5 do	12		72	
do 5.	...	Cap. Lennox, Tyndanaga......	3	42	2	35	do	5 do	12		58	
do 6.	...	Capitaine Orr, Trenton.	3	42	2	30	do	5 do	12		30	
		Etat-major..........	8	....	8	....						
		Total........	26	251	19	212						
57e bataillon, Peterboro' Rangers................	6	Lt.-col. J. Rogers, Peterboro'.										
Compagnie no 1.	...	Cap. Edwards, Peterboro'........	3	42	2	35	Cobourg......	5 sept.	12	do	38	Chemin de fer et voiture.
do no 2.	...	Cap. Langford, Peterboro'.......	3	42	2	40	do	5 do	12		38	
do no 3.	...	Capitaine Rogers, Ashburnham....	3	42	3	38	do	5 do	12		38	
do no 4.	...	Cap. Birdsale, Keene.............	3	42	2	35	do	5 do	12		47	
do no 5.	...	Capitaine Burke, Norwood.	3	42	2	28	do	5 do	12		70	
do no 6	...	Cap. Howard, Hastings	3	42	2	31	do	5 do	12		60	
		Etat-major	8	....	7	3						
		Total........	26	252	20	210						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices	OBSERVATIONS.
48 heures.	20 cents.	Très-bonne.	Aucun.	Oui ; 18 ; bonne.	Tuniques, en bon état ; pantalons, usés ; armes et fourniments, en bon état.	Défilé en colonne et quart de colonne ; manœuvres de brigade ; exercices en tirailleurs et attaque d'un ennemi supposé ; le tout assez bien exécuté.	Oui.	18	200, 400 et 500 verges.	14·43	11·75	11 sept.	16 sept.	Inspecté par le maj. gén. Luard.
								6			15 96	11 do	16 do	
								10			22·47	11 do	16 do	
								8			16·27	11 do	16 do	
								11			9·54	11 do	16 do	
								10			12·75	11 do	16 do	
do	do	Très-bonne.	Aucun.	do	Uniforme, armes et fourniments en bon état.	do	do	17	200, 400 et 500 verges.	16·99	10 84	11 sept.	16 sept.	do
								13			15 21	11 do	16 do	
								9			13·62	11 do	16 do	
								5			19 23	11 do	16 do	
								7			20·43	11 do	16 do	
								5			21·58	11 do	16 do	

9—6

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 4. Lieut.-col. G. J. MAUNSELL, A. A. G. M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Dragons de la garde de la princ. Louise..	1	Cap. J. Stewart, Ottawa..........	3	35	2	29	Aylmer.......	9 nov.	12	Au dépôt.		
Compagnie de cavalerie de Prescott........	1	Capitaine Raney, Prescott..........	3	35	3	32	Brockville...	5 sept.	12	Camp.	15	A pied.
Batterie d'artillerie de campag.	1	Cap. Stewart, Ottawa...........	6	75	5	60	Brockville...	5 sept.	12	do	75	A pied et en chemin de fer.

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leurs forces.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a	Tir à la cible. Distances	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
6 heures.						Exercices de cavalerie, à cheval et à pied, ainsi qu'il en a été spécialement fait rapport. Très bon corps.	Oui.					9 nov.	9 nov.	Par l'hon. ministre de la milice et l'A.A.G.
1 journée.	Hommes, 18¾ cents; chevaux, 33 cents.		1 cheval blessé par une ruade.			Exercices de cavalerie, à cheval et à pied, par compagnie et escadron; progrès sensibles.	do	2	200, 300 et 400 verges.		22·00	9 sept. par le major général. 15 sept. par l'hon. ministre de la milice.	16 sept.	Meilleur tireur, le sergent Haton, 48.
6 heures.	do		Essieu d'affût cassé.			Exercices d'artillerie de campagne et grandes manœuvres; tir à boulets et à obus. Rapport favorable par l'inspecteur d'artillerie.	do					do	do	

9—6½

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 4.—*Suite.*			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous officiers et soldats.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Batterie d'artillerie de campag.	1	Mj. tit. McKenzie, Gananoque.. ...	6	75	5	67	Brockville....	5 sept.	12	En camp.	30	Bateau à vapeur.
Gardes à pied du gouv. général.	6	Lieut. col. Ross, Ottawa..........										
Compagnie A.	...	Capitaine Todd, Ottawa..........	3	42	2	52	Ottawa....	1er juil.	12	Au dépôt.		
do B...	...	Capitaine Toller, Ottawa..........	3	42	2	42						
do C...	...	Cap. Aumond, Ottawa..........	3	42	2	43						
do D...	...	M.tit. Weatherley, Ottawa..........	3	42	2	41						
do E..	...	Capitaine White, Ottawa..........	3	42	3	44						
do F...	...	Capitaine Lee, Ottawa..........	3	42	2	48						
		Etat-major	8	....	5	....						
		Total	26	252	18	270						

fait les exercices annuels de 1882-83.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	État général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
6 heures.	Hommes, 18½ cents; chevaux, 33 cents.	Excellente.		Oui; 19 musiciens; très bonne.		Exercices d'artillerie de campagne et grandes manœuvres; tir à boulets et à obus. L'inspecteur d'artillerie en a fait un rapp. favor.	Oui.					9 septembre par le major général. 15 septembre par l'honorable ministre de la milice.	Sept. 16	
3 heures.				Instruments de cuivre; 30 musiciens; excellente musique; 20 clairons et tambours.			do							

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No 4—*Suite.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
18me bataillon d'infanterie de Prescott.	5	Lt.-cl. Butterfield, L'Orignal.......										
Compagnie n° 1.	...	Cap. Higginson, Hawkesbury....	3	42	2	34	Brockville...	5 sept.	12	En camp.	122	Bateau à vapeur et chemin de fer.
do 3.	...	Cpt. Huntington, L'Orignal	3	42	1	37	do ...	5 do	12			
do 5.	...	Cap. Johnson, Plantagenet. ...	3	42	1	34	do ...	5 do	12			
		Etat-major........	8	....	4	....						
		Total.	17	126	8	105						
41me bataillon de carabiniers de Brockville......	6	Lieut.-col. Cole, Brockville.										
Compagnie n° 1.	...	Capitaine Cook, Brockville.	3	42	3	28	Brockville ...	5 sept.	12		2½	A pied, bateau à vapeur, voiture et chemin de fer.
do 2.	...	Capitaine Cole, Gananoque.	3	42	2	36	do ...	5 do	12		30	
do 3.	...	Capitaine Day, Frankville	3	42	2	22	do ...	5 do	12	do	17	
do 4.	...	Cap. Merrick, Merrickville. ...	3	42	2	9	do ...	5 do	12		32	
do 5.	...	Cap. Teskey, Carleton Place.	3	42	3	28	do ...	5 do	12		46	
do 6.	...	Cap. Garvin, Munster.	3	42	2	15	do ...	5 do	12		51	
		Etat-major.	8	....	7	....						
		Total........	26	252	21	138						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnies.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
1 journée.	18¾ centins.		Aucun.	Instruments de cuivre ; 12 musiciens.		Exercices et manœuvres, ainsi que mentionné dans le rapport.	Oui.	1	200, 400 et 500 verges.	16 05	18·17	9 sept. par le major général. 15 sept. par l'hon. ministre de la milice.	16 sept.	Seg. d'état-major Saucier, meilleur tireur du bataill. Meill. tir. des comp: Serg. maj. Saucier, 58.
								3			14·23		16 do	Sold. Meried, 35.
								......			15·74		16 do	Serg. McKay, 52.
do	do	•	Aucun.			do.	do	7	200, 400 et 500 verges	18·07	15·85	do	16 sept.	Meill. tir. du camp: Serg. McKeller, 58. Meill. tir. des comp: Sold. Beecher, 39.
								5			25·67		16 do	Serg. McKeller, 58
								3			10·50		16 do	Sold. Irvine, 31.
								1			14·86		16 do	Sold. Wilson, 24.
								......			20·07		16 do	Sold. Moffatt, 45.
								1			21·46		16 do	Serg. Stapleton, 38

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 4.—*Suite.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
42e bataillon d'infanterie de Brockville.	6	Lieut.-col. Buell, Brockville.										
Compagnie n° 1.	...	Cap. Macdonell, Almonte	3	42	2	35	Brockville ...	5 sept.	12	En camp.	52	Chemin de fer et à pied.
do 2.	...	Cap. Sparham, Brockville.	3	42	3	42	do ...	5 do	12		2½	
do 3.	...	Cap. Matheson, Perth.	3	42	2	42	do ...	5 do	12		40	
do 4	...	Cap. Cornett, Lansdowne......	3	42	3	41	do ...	5 do	12		22	
do 6.	...	Ct. Hollingsworth, Pembroke........	3	42	1	40	do ...	5 do	12		122	
		Etat-major	8	....	5	....						
		Total..	33	210	16	200						
56e bataillon de carabiniers Lisgar.	6	Lt.-col. Jessup, Prescott.										
Compagnie n° 1.	...	Cap. Adams, Prescott	3	42	2	36	Brockville ...	5 sept.	12		15	Bateau à vapeur et chemin de fer.
do 3.	...	Cap. Campbell, Rapides Burritt.	3	42	1	14	do ...	5 do	12		49	
do 4.	...	Cap. Chambers, Kemptville......	3	42	2	33	do ...	5 do	12	do	37	
do 5.	...	Cap Checkle Augusta Nord.	3	42	2	27	do ...	5 do	12		14	
do 6.	...	Capt. Carmichael, Spencerville. ...	3	42	2	35	do ...	5 do	12		24	
		Etat-major	8	....	6	....						
		Total.........	23	210	15	145						

fait les exercices annuels de 1882–83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	État général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bona fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
														Meilleur tireur du bataillon : Cap. Brown, 46. Meill. tir. des cies:
1 journée.	18¾ centins	Excellente.	Aucun.	Instruments de cuivre ; 24 musiciens ; très bonne.		Exercices et manœuvres, ainsi que mentionné dans le rapport.	Oui.	3	200, 400 et 500 verges.	18·26	15·75	9 septembre par le major général. 15 septembre par l'hon. ministre de la milice.	15 sept.	Sol. McArthur, 39.
								5			17·57		16 do	Cap. Brown, 46.
								4			19·08		16 do	Sold. E. King, 43.
								3			22·81		16 do	Capo. Singleton, 46
								7			16·12		16 do	Sold. Lamare, 43.
														Meilleur tireur du bataillon : Sergt A. Tripp, 54. Meill. tir. des cies:
do	do		Aucun.	Instruments de cuivre ; 16 musiciens ; très bonne.		do	do	3	200, 400 et 500 verges.	22·14	28·21	do	16 sept.	Sergt Smith, 44.
								1			16·15		16 do	Sold. Colborne, 39.
								3			18·60		16 do	Sold. Maxwell, 43.
								1			23·73		16 do	Capo. Landon, 43.
								4			24·00		16 do	Sergt. A. Tripp, 54.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5, Lieut.-col. B. VAN STRAUBENZEE, A. A. G. M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
5e régiment provisoire de cavalerie	5	Lieut.-col. titulaire Taylor, Cookshire.										
Compagnie n° 1.	...	Capitaine Pope, Cookshire.	3	35	3	30	Richmond ...	12 sept.	12	En camp.	46	Chemin de fer et à pied.
do 2.	...	Capitaine Morkill, Sherbrooke.	3	35	2	31	do ...	12 do	12		24	
do 3.	...	Capitaine , Stanstead.	3	35	3	32	do ...	12 do	12		59	
do 4.	...	Capitaine Murray, Compton	3	35	2	25	do ...	12 do	12		38	
do 5.	...	Cap. Sheppard, Sutton	3	35	2	32	do ...	12 do	12		67	
	...	Etat-major	5	....	5	....						
		Total	20	175	17	155						
6e régiment provisoire de cavalerie.....	4	Lieut.-col. titulaire Burwash, Montréal.										
Troupe n° 1.......	...	Cap. McArthur, Montréal	3	35	3	25	Montréal......	23 août.	12	Au dépôt.		
Batterie d'artillerie de place de Montréal....	...	Lieutenant Green, Montréal	6	74	4	62	Montréal.....	24 août.	12	En camp.		

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.	19 cents par homme, par jour. Fourrage, $27\frac{1}{2}$ cents par cheval.	Bonne.	Aucun.	Non.	En bon état.	Ecole de cavalerie.	Oui.	Nil.	200, 400 et 500 verges.	29·08	32·56	22 sept...	23 sept..	Inspecté par l'A. A.G. intérimaire et le major de brigade.
											24 32	22 do	23 do	
											30·00	22 do	23 do	
											26·29	22 do	23 do	
											35·11	22 do	23 do	
2 heures.		Bonne.	Aucun.	Non.	do	Maniement du sabre, etc	do	do	200 et 400 verges.		35·07	23 août.	23 août.	Inspecté par l'A.A. G. intérimaire.
do		Bonne.	Aucun.	do	do	Voir rapport de l'inspecteur d'artillerie.	do					4 sept..	3 sept..	Passée en revue par le colonel Irwin, inspecteur d'artillerie.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Batterie de campagne de Richmond	...	Major l'hon. H. Aylmer, Richmond.	6	74	2	38	Richmond ...	12 sept..	12	En camp.	4	A pied.
Artill. de place de Montréal....	...	Lt.-col. Oswald, Montréal	26	252	16	199	Ile Sainte-Hélène.....	19 août.	12	Camp de bataillon.	½	Bateau-passeur.
Artill. de place de Saint-Jean.	...	Major Drumm, St-Jean, Qué....	3	42	2	39	Saint-Jean...	12 sept..	12	Au dépôt.		
Génie de Montréal	...	Major Kennedy, Montréal	3	84	3	35	Montréal......	....	12	do		

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
2 heures.	19 cents par homme. 27 cents par cheval.	Bonne.	Aucun.	Oui; instruments de cuivre; assez bonne.	**En bon état.**	Voir rapport de l'inspecteur d'artillerie.	Oui.					21 sept.	23 sept.	Inspectée par le lt.-colonel Cotton, de l'E.R.A.
do		Bonne.	Aucun.	Oui; fifres et tambours; bonne.	do	do	do			Pas de rapport.		30 août.	30 août.	Passée en revue par le lieut.-col. Irwin, inspect. d'art., et par l'A. A.G. intérim.
do		Bonne.	Aucun.	Aucun.	do	do	do			do				Inspectée par le lt.-col. Cotton, de l'E.R.A.
do		Bonne.	Aucun.	do	do	**Voir rap. du maj. Walker**	do			**Rapports pas encore reçus.**		9 oct.	9 oct.	Inspecté par le maj. Walker, I.R.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 5.—*Suite.*			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.		Milles.	Mode.
1er batail, carab.-du prince de Galles....... ...	...	Lieut.-col. Bond, Montréal	26	252	14	212	Montréal.....	15 avril.	12	Au dépôt.		
3e bataillon, carabiniers Victoria du Canada..............	...	Lt. cl. Whitehead, Montréal	26	252	21	270	Montréal......	1er juill.	12	do		
5e bataillon, fusiliers écossais royaux.	...	Lt.-cl. Campbell, Montréal	25	252	16	223	Montréal......	1er juill.	12	do		
6e bataillon de fusiliers.....	6	Lt -col. Gardner, Montréal	26	252	18	253	Montréal.....	....	12	Au dépôt.		

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
2 heures.		Bonne.	Aucun.	Oui ; 26 ; instruments de cuivre ; bonne.	En bon état.	Evolutions de bataillon, maniement des armes, feux et attaque.	Oui.			Rapports pas encore reçus.		14 oct.	13 oct.	Inspecté par le maj.-gén. Luard et l'A.A.G. intérimaire.
do		Bonne	Aucun.	Oui ; 35 ; instruments de cuivre ; bonne.	do		do			do		25 nov.	24 nov.	Inspecté par l'A. A.G. intérim.
do		Bonne.	Aucun.	Oui ; fifres et tambours et inst. de cuivre ; bonne.			do			do				
8 heures.		Bonne.	Aucun.	Instruments de cuivre, et fifres et tambours ; 40 ; bonne.	En bon état.		Oui.					7 sept.	6 sept.	Inspecté par l'A A.G. intérim.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5—*Suite.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commendant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
53e bataillon....	6	Lt.-col. Felton, Sherbrooke.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Blue, Sherbrooke............	3	42	3	27	Sherbrooke..	26 sept.	12	En camp.	3	A pied, voiture et chemin de fer.
do 2	...	Cap. Hale, Sherbrooke............	3	42	2	27	do ...	26 do	12		3	
do 3	...	Cap. Brooks, Sherbrooke......	3	42	2	23	do ...	26 do	12		3	
do 4	...	Cap. Belanger, Sherbrooke......	3	42	3	30	do ...	26 do	12		3	
do 5	...	Cap. Phelan, Magog............	3	42	2	20	do ...	26 do	12		20	
do 6	...	Cap. Rolf, Ascot Corners..........	3	42	1	21	do ...	26 do	12		10	
		Etat-major........	8	....	6	5						
		Total........	26	252	19	153						
54e bataillon.....	6	Lt.-c Le très hon. Lord Aylmer, Melbourne.										
Compagnie n° 1	...	Cap. ———, Danville..........	3	42	2	21	Richmond ...	12 sept.	12	do	12	Chemin de fer et voiture.
do 2	...	Cap. McLean, Flodden..........	3	42	3	17	do ...	12 do	12		8	
do 3	...	Cap. Aylmer, Richmond.......	3	42	.....	13	do ...	12 do	12		4	
do 4	...	Cap. Morey, Windsor	3	42	2	14	do ...	12 do	12		10	
do 5	...	Cap. Bothwell, Durham-Sud....	3	42	2	35	do ...	12 do	12		16	
do 6	...	Cap. Watts, Drummondville	3	42	1	25	do ...	12 do	12		18	
		Etat-major.........	6	....	5	4						
		Total	26	252	15	129						

fait les exercices annuels de 1882-83.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Chiffre de mérite. Bataillon.	Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	OBSERVATIONS.
82 heures.	25c. par homme.	Bonne.	Aucun.	N'en avait pas au camp.	En bon état.	Evolutions de bataill., attaque de position ; assez bien.	Oui.			N'a pas pratiqué le tir.		6 oct.	7 oct.	Insp. par l'A.A.G. intérimaire et le M.B.
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
12 heures.	19·10c. par homme et 27½c. par cheval.	Bonne.	Aucun.	Non.	En bon état.	Evolutions de bataillon, maniement des armes, exercice des feux et attaque de position ; assez bien.	Oui.		200, 400 et 500 verges.	26·45	25·11	22 sept.	23 sept.	Insp. par l'A.A.G. intérimaire et le M.B.
											28·15	22 do	23 do	
											16·71	22 do	23 do	
											27·63	22 do	23 do	
											31·81	22 do	23 do	
											23·16	22 do	23 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5—*Fin*.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
58e bataillon......	10	Lt.-col. Pope, Cookshire.										
Compagie n° 1.	...	Cap. McIver, Bury	3	42	3	42	Sherbrooke..	26 sept.	12	En camp.	30	Chemin de fer.
do 2	...	Cap. Ross, Gould	3	42	2	42	do ...	26 do	12		30	
do 3	...	Cap. J. T. McIver, Marston..........	3	42	2	39	do ...	26 do	12		67	
do 4	...	Cap. Weyland, Marbleton........	3	42	3	37	do ...	26 do	12		40	
do 5	...	Cap. ———, Lac Mégantic..	2	42	3	35	do ...	26 do	12		70	
do 6	...	Cap. Cook, Hatley	3	42	2	31	do ...	26 do	12		21	
do 7	...	Cap. Trenholm, Coaticook.......	3	42	3	32	do ...	26 do	12		26	
do 8	...	Cap. Clarke, Beebe Plain....	3	42	3	30	do ...	26 do	12		26	
do 9	...	Cap. ———, Winslow	3	42	1	35	do ...	26 do	12		61	
do 10	...	Cap. Baker, Cookshire	3	42	2	35	do ...	26 do	12		21	
		Etat-major	8	....	6	5						
		Total	38	420	30	360						
79e bataillon	8	Lt.-col. Cox, Granby.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Seal, Granby	3	42	3	29	Richmond ...	12 sept.	12	do	63	do
do 2	...	Cap. Whitehead, Waterloo.........	3	42	3	27	do ...	12 do	12		49	
do 3	...	Cap. Bell, Waterloo.........	3	42	3	35	do ...	12 do	12		55	
do 4	...	Cap. Galbraith, Roxton Sud....	3	42	3	31	do ...	12 do	12		36	
do 5	...	Cap. Wood, Roxton Falls...	3	42	......	....	do ...	12 do	12		...	
do 6	...	Cap. Hackwell, Boscobel	3	42	2	25	do ...	12 do	12		28	
do 7	...	Cap. Brown, Lawrenceville..	3	42	3	20	do ...	12 do	12		49	
do 8	...	Cap. Brooks, Waterloo.........	3	42	3	20	do ...	12 do	12		49	
		Etat-major	8	....	5	6						
		Total	32	336	25	193						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	25c. par homme.	Bonne.	Aucun.	Oui ; instruments de cuivre ; 14 musiciens ; passable.	En bon état.	Evolutions de bataillon et attaque de position ; assez bien exécutées.	Oui.			N'a pas pratiqué le tir.		6 oct.	7 oct.	Inspecté par l'A. A. G. intérimaire et M. B.
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
												6 do	7 do	
12 heures.	19·10c. par homme, 27½c. par cheval.	Bonne.	Aucun.	Non.	En bon état.	Evolutions de bataillon ; maniement des armes et exercice des feux ; exercice en tirailleurs, très passable.	Oui.		200, 400 et 500 verges.	38·46	36·00	22 sept.	23 sept.	Inspecté par l'A. A. G. intérim. et le M. B.
											44·32	22 do	23 do	
											44·43	22 do	23 do	
											36·52	22 do	23 do	
											....	22 do	23 do	
											27·08	22 do	23 do	
											42·36	22 do	23 do	
											34·85	22 do	23 do	

9—7½

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 6. Lieut.-col. A. C. DELOTBINIÈRE HARWOOD, A. A. G. M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
65e bataillon.....	8	Lt.-col. Ouimet, Montréal.										
Compagnie n° 1	...	Capit'ne Bédard, Montréal	3	42	3	42	Montréal. ...	19 sept.	12	Au dépôt.		
do 2	...	Cap. Coursol, Montréal	3	42	3	42	do	19 do	12			
do 3	...	Cap. Colleret, Montréal	3	42	1	42	do	19 do	12			
do 4	...	Cap. A. Roy, Montréal	3	42	2	42	do	19 do	12			
do 5	...	Cap. LaRoyaume, Montréal	3	42	2	27	do	19 do	12			
do 6	...	Capitaine Giroux, Montréal	3	42	1	42	do	19 do	12			
do 7	...	Cap. Prevost, Montréal	3	42	3	30	do	19 do	12			
do 8	...	Capt. DesRivières, Montréal	3	42	2	39	do	19 do	12			
		Etat-major.........	8	....	8	....						
		Total.	32	336	26	306						
83e bataillon	6	Lt-col. Sheppard, Joliette.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Delfausse, Joliette...........	3	42	3	9	Berthier......	29 sept.	12	En camp.	13	Chemin de fer et wagon.
do 2	...	Cap. Granger, Saint-Jacques..	3	42	2	15	do	29 do	12		22	
do 3	...	Cap. Dostaler, Joliette..	3	42	3	8	do	29 do	12		13	
do 4	...	Cap. Guibault, Ste-Elizabeth..	3	42	2	12	do	29 do	12		11	
do 5	...	Capitaine Blair, Rawdon..........	3	42	3	30	do	... do	12		34	
do 6	...	Capitaine Sharpe, Rawdon..........	3	42	2	27	do	... do	12		41	
		Etat-major	8	....	6	....						
		Total.	26	252	21	101						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnies.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
2 heures.		Bonne.	Aucun.	24 musiciens ; très bonne.	En bon état.	Evolutions de compagnie et de bataillon, bien exécutées.	Oui.	16	200, 400 et 500 verges.	17·154	26·06	19 sept.		
								18			17·37	19 do		
								30			22·08	19 do		
								9			15·31	19 do		
								10			6·04	19 do		
								4			22·18	19 do		
								8			8·17	19 do		
								18			12·17	19 do		
12 heures.		Bonne.	Aucun.	12 musiciens ; assez bonne.	do	Evolutions de compagnie, de bataillon et de brigade, y compris exercices en tirailleurs, assez bien exécutés par les 83e, 84e et 86e bataillons en camp à Berthier.	do		200, 400 et 500 verges.	17·26	11·05	29 sept.	30 sept.	
											2·04	29 do	30 do	
											33·00	29 do	30 do	
											13·04	29 do	30 do	
											15·27	29 do	30 do	
											25·20	29 do	30 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 6—*Fin.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
84e bataillon......	6	Lt.-col. Doherty, St-Hyacinthe ..										
Compagnie n° 1	...	Cap. Chaput, St-Hyacinthe ..	3	42	3	38	Berthier......	29 sept.	12	En camp.	47	Ch. de fer et bateau.
do 2	...	Cap. Morin, St-Pie......	3	42	1	28	do	29 do	12		59	
do 3	...	Cap. Duhaime, St-Simon	3	42	1	20	do	29 do	12		38	
do 4	...	Capt. Johnston, Sorel.	3	42	2	31	do	29 do	12		5	
do 5	...	Cap. Benoit, St-Hyacinthe ...	3	42	3	32	do	29 do	12		47	
do 6	...	Lt. Beaucharme, Arthabaska. ...	3	42	2	35	do	29 do	12		120	
		Etat-major.........	8	....	7	....						
		Total.	26	252	21	184						
86e bataillon......	6	Lt.-col. Houde, Louiseville.										
Compagnie n° 2	...	Cap. Laflèche, Louiseville	3	42	2	26	Berthier	29 sept..	12	do	24	Ch. de fer.
do 3	...	Cap. Laferrière, Berthier.	3	42	2	15	do	29 do	12		......	
do 5	...	Cap. Levesque, Berthier..........	3	42	3	20	do	29 do	12		......	
do 6	...	Cap. Fauteux, St-Barthélémie.	3	42	3	11	do	29 do	12		10	
		Etat-major	8	....	6	....						
		Total..	26	252	16	72						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.		Bonne.	Aucun.	24; bonne.	En bon état.	Evolutions de comp., de bataillon et de brigade, y compris exercices en tirailleurs, assez bien exécutés par les 83e, 84e et 86e bataillons en camp à Berthier.	Oui.		200, 400 et 500 verges.	7·65	6·08	29 sept.	30 sept.	
											5·16	29 do .	30 do .	
											10·11	29 do .	30 do .	
											10·16	29 do .	30 do .	
											6·31	29 do .	30 do .	
											6·04	29 do .	30 do .	
do		Bonne.	Aucun.	do	Aucun.	do	do		200, 400 et 500 verges.	7·37	10·09	29 sept.	30 sept.	Compagnies nos. 1 et 4 absentes du camp.
											2·03	29 do .	30 do .	
											5·08	do 29.	30 do .	
											3·02	do 29.	30 do .	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 7, Lieut.-col. T. J. DUCHESNAY, A. A. G. M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Hussards canadiens "Que'n's Own"	2	Lt.-col. Forsyth, Québec	12	84	......	....	Québec	....	12	Au dépôt.		
Cie A............	...	Lt.-col. Gray, Québec..	3	42	3	35	do	....	12			
Cie. B............	...	Lt.-col. Turnbull, Québec...........	3	42	3	35	do	....	12			
		Etat-major	6	....	5	....						
Batterie de campagne de Québec	1	Cap. Lindsay, Québec	6	74	......	....	Lévis.	.. ..	12	En camp.		A pied.
Artillerie de place, Lévis....	2	....								Au dépôt.		
Batterie n° 1...	...	Cap. Hamel, Lévis...............	3	42	2	31	Lévis..........	....	12			
do n° 2...	...	Cap. Vien, Lévis.	3	42	1	30	do	....	12			
Batterie d'artillerie de place, de Gaspé.	1	Maj. Slous, bassin de Gaspé	3	42	2	36	B. de Gaspé.	....	12	do		

fait les exercices annuels de 1882–83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
			Aucun.	Non.	Bon ; armes en très bon état.	Défilé au pas et au trot ; évolutions de campagne ; maniement du sabre, au pas et arrêté ; bien.	Oui.					27 mai. 27 do 27 do	18 mai. 18 do 18 do	Exercices 1881-82. Inspectés par le lt.-col. Duchesnay, A.A.G.
12 hours.	19 cents.	Très bonne.	Aucun.	Non.	Bon.	Bien.								Inspectée par le lt.-col. Cotton, commandant la batterie "A," E.R.A.
														Inspectée par le lt.-col. Irwin, inspecteur d'artillerie pour le Canada.
														Inspectée par le major Holmes, de la batterie "A," E.R.A.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 7.—*Suite.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
8e carab. royaux.	6	Major Scott, Québec	26	252	16	264	Québec	....	12	Au dépôt.		
Compagnie n° 1.	...	Capitaine Russell, Québec	3	42	......	....	do	....	12			
do 2.	...	Capitaine Ray, Québec	3	42	......	....	do	....	12			
do 3.	...	Capi. LeSueur, Québec	3	42	......	....	do	....	12			
do 4	...	Capitaine Miller, Québec	3	42	......	....	do	....	12			
do 5.	...	Capitaine Ahern, Québec	3	42	......	....	do	....	12			
do 6.	...	Cap. Gilmour, Québec	3	42	......	....	do	....	12			
		Etat-major	8	....	......	....						
17e bataillon	8	Lt.-col. Blanchet, Lévis	32	336	15	159	Lévis	....	12	En camp.		A pied, en chemin de fer et en voiture.
Compagnie n° 1.	...	Cap. Bourget, Village Lauzon	3	42	1	14	do	....	12			
do 2.	...	Cap. Lefrançois, Lévis	3	42	2	16	do	....	12			
do 3.	...	Major Demers, Lévis	3	42	2	21	do	....	12			
do 4.	...	Capitaine Bégin, Lévis	3	42	1	17	do	....	12			
do 5.	...	Capitaine Genest, Saint-Henri	3	42	3	32	do	....	12		10	
do 6.	...	Capitaine Gagné, Saint-Lambert.	3	42	2	24	do	....	12		22	
do 7.	...	Major Fontaine, Saint-Raphaël.	3	42	2	7	do	....	12		36	
do 8.	...	Capitaine Morin, Saint-Malachie.	3	42	2	28	do	....	12		20	
		Etat-major	8	....	......	....						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
		Très bonne.	Aucun.	37 musiciens; très bonne.	Très bon.	Maniement des armes, feux et escrime à la baïonnette; exercices de bataillon, en ordre dispersé pour l'attaque,—le tout très bien exécuté.	Oui.					18 mai. 18 do 18 do 18 do 18 do 18 do 18 do	18 mai. 18 do 18 do 18 do 18 do 18 do 18 do	Exerc. 1881-1882, par permission spéciale pendant l'hiver. Inspecté par le major général R. G. A. Luard, commandant la milice canad'ne et l'A.A.G.
12 heures.	19 cents.	Bonne.	Un officier est mort.	Oui; 18 musiciens; bonne.	Bon.	Maniement des armes et feux, école de peloton; exercice de compagnie et de bataillon; service des gardes et des sentinelles,—le tout très bien exécuté.	do		200, 400 et 500 verges.		22·7 6·14 18·8 23·3 7·64 16·16 24·5 26·01	19 sept. 19 do 19 do 19 do 19 do 19 do 19 do 19 do	22 sept. 22 do 22 do 22 do 22 do 22 do 22 do 22 do	Inspecté par le major général R. G. A. Luard, commandant la milice canad'ne et l'A.A.G.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 7.—*Suite.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
23e bataillon......	4	Lt.-col. Duchesnay, Ste-Marie.										
Compagnie n° 1	...	Maj. Jalbert, Ste-Marie......	3	42	3	37	Lévis..........	20 sept.	12	En camp.	33	Chemin de fer et voiture.
do 2	...	Major Paradis, Aylmer..	3	42	2	41	do	20 do	12		92	
do 3	...	Cap. DeLéry, St-François..........	3	42	2	28	do	20 do	12		42	
do 4	...	Cap. L. Paradis, Aylmer.	3	42	2	41	do	20 do	12		92	
		Etat-major........	6	....	6	5						
		Total.	14	168	15	152						
87e bataillon......	6	Lt.-col. Laurin, Ancienne, Lorette.										
Compagnie n° 1	...	Major Dorion, Charlebourg ...	3	42	2	20	Lévis..........	20 sept.	12	En camp.	...	Voiture et à pied.
do 2	...	Cap. Laurin, Anc., Lorette...	3	42	2	40	do	20 do	12		...	
do 3	...	Major Genest, St-Ambroise........	3	42	2	22	do	20 do	12		...	
do 4	...	Cap. Routhier, Ste-Foye	3	42	1	12	do	20 do	12		...	
do 5	...	Cap. Brunet, St-Augustin	3	42	2	9	do	20 do	12		12	
do 6	...	Cap. Blouin, St-Jean, I. Orléans	3	42	1	8	do	20 do	12		15	
		Etat-major.........	6	....	6	....						
		Total.	24	252	16	111						

fait les exercices annuels de 1882–83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a	Tir à la cible.			Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
									Distances.	Chiffre de mérite.				
										Bataillon.	Compagnie.			
24 heures.	19 cents.	Très bonne.	Aucun.	12 musiciens, assez bonne.	Uniforme, neuf ; armes, en bon état.	Maniement des armes et feux ; école de peloton ; exercices de compagnie et évolutions de bataillon ; service des gardes et des sentinelles,—le tout exécuté d'une manière très satisfaisante.	Oui.		200, 400 et 500 verges.		7·33	19 sept..	22 sept..	Inspecté par le major-gén. Luard et l'A.A.G.
											10·17	19 do	22 do	
											12·21	19 do	22 do	
											7·30	19 do	22 do	
12 heures.	19 cents.	Bonne.	Aucun.	5 musiciens, incomplète	Uniforme, neuf ; armes en bon état.	Maniement des armes et feux ; école de peloton ; exercices de compagnie et évolutions de bataillon ; service des gardes et des sentinelles,—le tout exécuté d'une manière très satisfaisante.	Oui. .		200, 400 et 500 verges.		6·11	19 sept..	22 sept..	do
											2·40	19 do	22 do	
											7·21	19 do	22 do	
											18·10	19 do	22 do	
											10·10	19 do	22 do	
											11·06	19 do	22 do	

Rapport d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No 7—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
70e bataillon......	6	Lt.-col. Massicotte, Ste-Geneviève.										
Compagnie n° 1..	...	Cap. Trudel, Ste-Geneviève	3	42	3	33	Sainte-Geneviève........	19 oct...	12	Au dépôt.	...	En voiture.
do 2...	...	Cap. Cossette, St-Narcisse.. ...	3	42	3	32	do ...	19 do	12		15	
do 3...	...	Cap. T. Trudel, Ste-Geneviève..	3	42	3	32	do ...	19 do	12		...	
do 4...	...	Cap. Massicotte, St-Prosper.......	3	42	2	28	do ...	19 do	12		15	
do 5...	...	Cap. L'Heureux, St-Tite...........	3	42	2	34	do ...	19 do	12		30	
do 6...	...	Etat-major..	8	....	9	2						
		Total.	33	210	20	161						
Battaillon de Dorchester.....	4	Major Genest, St-Bernard.										
Compagnie n° 1..	...	Cap. Fortin, Ste-Claire......	3	42	1	30	Lévis..........	20 sept..	12	En camp.	27	En voiture.
do 2...	...	Cap. Turgeon, St-Isidore........	3	42	2	21	do	20 do	12		24	
do 3...	...	Cap. Genest, St-Isidore	3	42	2	21	do	20 do	12		24	
do 4...	...	Cap. Mercier, Ste-Justine..........	3	42	2	34	do	20 do	12		60	
		Etat-major	5	....	5	5						
		Total	17	168	12	111						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournisments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices	Observations.
24 heures.	25 cents par homme.	Très bonne	Aucun.	24 musiciens; très bonne.	Uniforme, neuf; armes, en bon état.	Maniement des armes et feux; exercices de compagnie et évolutions de bataillon, très bien exécutés.	Oui.		200, 400 er 500 verges		12·10	19 oct.	20 oct.	Inspectée par le lt-col. Duchesnay, A.A G.
											9·14	19 do	20 do	
											11 90	19 do	20 do	
											....	19 do	20 do	
											10·28	19 do	20 do	
24 heures.	19 cents.	Bonne.	Aucun.	Aucune.	Bon.	Maniement des armes et feux; école de peloton; exercices de compagnie et évolutions de bataillon; service des gardes et des sentinelles,—le tout exécuté d'une manière très satisfaisante.	Oui.		200, 400 et 500 verges.		10·31	19 sept.	22 sept.	Inspectée par le major-général Luard et A. A G.
											20 09	19 do	22 do	
											8·20	19 do	22 do	
											17·28	19 do	22 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 7.—*Fin.*			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Bataill. de Charlevoix	3	Major Tremblay, Les Eboulements.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Gauthier, Baie St-Paul....	3	42	2	40	Baie St-Paul	4 août...	12	Au dépôt.		
do 3	...	Cap. Cimon, Les Eboulements....	3	42	2	40	Les Eboulements	5 do ...	12			
do 5	...	Cap. Lemieux, Chicoutimi......	3	42	1	24	Chicoutimi..	14 oct...	12			

ait le s exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
					Bon.	Maniement des armes et feux ; école de peloton et exercices de compagnie ; ordre dispersé ; le tout bien exécuté.	Oui.					4 août 5 do 14 oct.	4 août. 5 do 14 oct.	Inspecté par le lt.-col. Duchesnay, A.A.G.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 8, Lieut.-col. J. B. TAYLOR, A. A. G. M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
8e régiment de cavalerie........	3	Lt.-col. Domville, Apohaqui	17	126	15	110	Sussex.........	2 oct.	12	En camp.	Moyenne, 23 milles.	A pied.
Cie n° 1	...	Cap. Otty, Hampton	3	42	2	38	do	2 do	12			
do 2	...	Cap. Langstroth, rivièreHammond	3	42	3	34	do	2 do	12			
do 4.........	...	Cap. Fowler, Upham	3	42	3	38	do	2 do	12			
		Etat-major et cp. de m. Apohaqui	8	....	7	....						
Batterie de campagne de Newcastle.......	1	Major tit. Call, Newcastle	6	79	5	74	Au dépôt de la batterie.	5 sept.	12	do		
Batterie de campagne de Woodstock	1	Cap. Dibblee, Woodstock	6	79	3	64	Sussex..	2 oct.	12	do	170	En chemin de fer.

fait les exercices annuels de 1882-83.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice	Tir à la cible. — Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. — Distances.	Tir à la cible. — Chiffre de mérite. — Bataillon.	Tir à la cible. — Chiffre de mérite. — Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
Moyenne, 11 heures.	17¾ cents.	Bonne.	Aucun.	Oui ; 14 ; bonne.	En bon état.	Evolutions de campagne et exercices de régiment, bien. Grandes manœuvres, très satisfaisantes.	Oui.		200 et 400 verges.	20·98		12 oct.	13 oct.	
											20·53	12 do	13 do	
											25·43	12 do	13 do	
											17·00	12 do	13 do	
		Bonne.			do		do					14 sept.	15 sept.	Passée en revue par le lt.-colonel Irwin, inspecteur d'artillerie.
12 heures.	17¾ cents.	Bonne.	Un homme a reçu un coup de pied de cheval.		do		do					12 oct.	13 oct.	Inspectée par le lieut-col. Irwin, inspecteur d'artillerie.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 8.—*Suite.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
Brigade d'artillerie de place du N.-B.	5	Lt.-col. Foster, Saint-Jean.......	23	210	......	....	Au dépôt de la batterie.	A diverses dates.	12	Pas en camp.		
Batterie n° 1	...	Cap. Kane, Saint-Jean..	3	42	2	28			12			
do 2......	...	Captain Ring, St-Jean	3	42	2	36			12			
do 7......	...	Lt.-col. tit. Gillespie, Chatham	3	42	2	45			12			
do 10......	...	Cap. Armstrong, Saint-Jean	3	42	1	29			12			
		Etat-m., St-Jean.	8	....	6	4						
Génie de Brighton	...	Major tit. Vince, Woodstock.....	3	42	3	38	Sussex	2 oct.	12	En camp.	170	En chemin de fer.
62e bataillon......	6	Lt.-col. Blaine, Saint-Jean.......	25	252	24	243	Saint-Jean...	A diverses dates.	12	Pas en camp.		
Compagnie n° 1.	...	Capitaine Devlin, Saint-Jean......	3	42	3	39	do		12			
do 2.	...	Cap. Sturdee, Saint-Jean	3	42	3	39	do		12			
do 3.	...	Cap. Blois, Saint-Jean	3	42	3	42	do		12			
do 4.	...	Cap. Magee, St-Jean	3	42	3	42	do		12			
do 5.	...	Cap. Sorrel, St-Jean	3	42	3	41	do		12			
do 6.	...	Cap. Hartt, St-Jean	3	42	2	40	do		12			
		Etat-major et musique, St-Jean..	7	....	7	....						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
					Bon.		Oui.		Tir du canon.		Pas de tir à la cible.	20 sept..	20 sept..	Passée en revue par l'inspecteur d'artillerie.
												20 do	20 do	
												15 do	16 do	*La Cie n° 5 a reçu ordre de faire les exercices, mais ne les a pas faits.
											33·83	20 do	20 do	
12 heures.	17¾ cents.	Bonne.			do		do		200, 400 et 600 vgs.		18·45	12 oct. .	13 oct. .	Passé en revue par le lt-col. Walker, inspecteur du génie.
				Oui ; 21 ; très bonne.	do	Evolutions de bataillon, maniement des armes et feux, ordre dispersé,—le tout exécuté d'une manière très satisfaisante.	do		200, 400 et 600 verges.	20·69	31·00	9 nov..	9 nov..	
											24·62	9 do	9 do	
											27·34	9 do	9 do	
											14·50	9 do	9 do	
											19·20	9 do	9 do	
											7·48	9 do	9 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui o

DISTRICT MILITAIRE. N° 8.—Suite.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
73e batalion......	5	Major McCulley, Chatham........	21	210	14	183	Sussex........	2 oct..	12	En camp.	Moyenne, 25 milles.	En voiture et en chemin de fer.
Compagnie n° 1..	...	Cap. Hutchinson, Bouctouche......	3	42	2	39	do ...	2 do	12			
do 2...	...	Cap. Fenton, Chatham.........	3	42	2	32	do ...	2 do	12			
do 3...	...	Cap. McKnight, Black Brook....	3	42	2	41	do ...	2 do	12			
do 4...	...	Cap. McNaughton, Black River	3	42	2	37	do ...	2 do	12			
do 5...	...	Cap. Cameron, Baie du Vin.....	3	42	2	34	do ...	2 do	12			
		Etat-major et corps de musique, Chatham..	6	....	4	....						
74e bataillon......	6	Lt.-col. Beer, Sussex	25	252	23	236	Sussex........	2 oct..	12	do	Moyenne, 22 milles	do
Compagnie n° 1..	...	Cap. Wetmore, Clifton............	3	42	3	33	do ...	2 do	12			
do 2...	...	Cap. McFee, Petitcodiac......	3	42	3	37	do ...	2 do	12			
do 3...	...	Cap. Arnold, Sussex	3	42	3	36	do ...	2 do	12			
do 4...	...	Cap. Murray, Murray Road ...	3	42	3	37	do ...	2 do	12			
do 5...	...	Cap. Baird, Sackville......	3	42	2	39	do ...	2 do	12			
do 6...	...	Cap. Harper, Baie Verte	3	42	2	40	do ...	2 do	12			
		Etat-major et corps de musique, Sussex.....	7	....	7	14						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
Moyenne, 11½ heures.	17¾ cents.	Très bonne.	Aucun.	Oui ; 15 (non en camp) ; bonne.	En bon état.	Evolutions de bataillon et feux ; grandes manœuvres sous les ordres du major général commandant.	Oui.		200, 400 et 600 verges.	22·69	26·82	12 oct.	13 oct.	
											17·73	12 do	13 do	
											22·46	12 do	13 do	
											25·38	12 do	13 do	
											21·09	12 do	13 do	
Moyenne, 10 heures.	do	Très bonne.	Aucun.	Oui ; 16 ; bonne.	do	do	do		do	30·92	36·06	12 oct.	13 oct.	
											39·18	12 do	13 do	
											23·22	12 do	13 do	
											25·27	12 do	13 do	
											29·00	12 do	13 do	
											32·82	12 do	13 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 8—*Fin.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
Cie de carabiniers de Saint-Jean............	...	Cap. Hartt, Saint-Jean...............	3	42	2	42	Dépôt de la compagnie.	Différentes dates.	12	Non en camp.		
71e bataillon, compag. n° 6	...	Cap. McMullen, St-Stephen......	3	42	3	39	do	do	12	do		
Cie d'infanterie de St-George.	...	Lieut. Mooney, St-George..........	3	42	1	39	do	Nov.	12	do		

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
		Bonne.	Aucun.	Non.	Bon.	Exercices de comp., maniement des armes et feux, très-bien	Oui.		200, 400 et 600 vgs.		22·78	9 nov..	9 nov...	
		Bonne.	Aucun.	do	do	Exercices de comp., maniement des armes et feux, satisfaisant.	do		do		31·30	11 nov..	11 nov..	
			Aucun.	do		Exercice de comp., maniement des armes et feux, pas satisfaisant.	do					30 nov..	30 nov..	Inspectée par le maj. de brigade.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 9. Lieut.-col. J. B. TAYLOR. A. A. G. M.

Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
Compagnie de cavalerie de King..............	1	Cap. Ryan, Kentville	3	42	3	36	Aldershot....	11 sept.	12	En camp.	19	A pied.
Batterie d'artillerie de place de Halifax......	1	Cap. Graham, Halifax..........	7	74	2	39	Halifax.......	Differentes dates.	12			
1re brigade d'artillerie de place d'Halifax........	6	Lt-col Mowbray, Halifax..........										
Batterie n° 1......	...	Capitaine Ronne, Halifax..........	3	42	2	26	Halifax.......		12			
do 2......	...	Cap. Garrison, Halifax	3	42	2	27	do		12			
do 3......	...	Capitaine Curren, Halifax..	3	42	2	42	do	do	12			
do 4......	...	Capitaine Oland, Halifax	3	42	2	42	do		12			
do 5......	...	Lieut. Cogswell, Halifax	3	42	1	38	do		12			
do 6......	...	Cap. Balcom, Halifax	3	42	1	30	do		12			
		Etat-major	6	....	6	....						
		Total.......	24	252	16	205						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnies.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
1 jour.	18½ cents.	Bonne.	Aucun.		Bon.	Service de postes avancés, tirailleurs et exercices de comp., satisfaisants.	Oui.				N'a pas pratiqué le tir.	21 sept.	22 sept.	
												31 oct.		Passée en revue par le lieut.-col. Cotton, aide-inspecteur d'artillerie.
				Oui ; 24 musiciens ; bonne.								30 oct. 30 do 30 do 30 do 30 do 30 do	30 oct. 30 do 30 do 30 do 30 do 30 do	Passé en revue par le lieut.-col. Cotton, aide-inspecteur d'artillerie.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No 9—*Suite.*

Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
63e bataillon, carabiniers......	6	Lt.-col. Mackintosh, Halifax...										
Compagnie nº 1.	...	Capitaine —— Halifax..........	3	42	3	42	Halifax.......		12			
do 2.	...	Cap. Hechler, Halifax..........	3	42	3	42	do		12			
do 3.	...	Cap. Cunningham, Halifax....	3	42	3	42	do		12			
do 4.	...	Cap. Fortune, Halifax..........	3	42	2	42	do	Diverses dates.	12	Non en camp.		
do 5.	...	Cap. Egan, Halifax..................	3	42	2	42	do		12			
do 6.	...	Capitaine Milson, Halifax..........	3	42	2	42	do		12			
		Etat-major..... ...	8	....	8	....						
		Total..........	26	252	23	252						
66e bataillon, fusiliers de la princ. Louise..	8	Lt.-col. Bremner, Halifax...........										
Compagnie nº 1.	...	Cap. Weston, Halifax..........	3	42	2	42	Halifax.......		12			
do 2.	...	Capitaine Hart, Halifax..........	3	42	3	38	do		12			
do 3.	...	Major tit. Watt, Halifax..........	3	42	2	42	do		12			
do 4.	...	Capitaine —— Halifax..........	3	42	2	42	do		12			
do 5.	...	Capitaine —— Halifax..........	3	42	2	30	do		12	do		
do 6.	...	Capitaine —— Halifax..........	3	42	2	41	do		12			
do 7.	...	Cap. Humphrey, Halifax..........	3	42	3	42	do		12			
do 8.	...	Capitaine —— Halifax..........	3	42	3	42	do		12			
		Etat-major.........	8	....	8	....						
		Total..........	32	336	27	319						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
				Oui ; 24 musiciens ; très bonne.	Bon.	Evolutions de bataillon ; maniement des armes et feux, le tout très bien exécuté.				23·98	30·57	23 nov.	23 nov.	
											24·03	23 do	23 do	
											26·79	23 do	23 do	
											20·57	23 do	23 do	
											20·44	23 do	23 do	
											21·61	23 do	23 do	
				do	Bon.	do						23 nov.	23 nov.	
												23 do	23 do	
												23 do	23 do	
												23 do	23 do	
												23 do	23 do	
												23 do	23 do	
												23 do	23 do	
												23 do	23 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 9.—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous officiers et soldats.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
68e bataillon.....	9	Lieut.-col. Chipman, Kentville.	35	378	27	334						
Compagnie n° 1.	...	Capitaine Dodge.	2	42	1	37	Aldershot ...	11 sept.	12	En camp de brigade.	19	En chemin de fer et à pied.
do 2.	...	Capitaine Redden	3	42	2	34	do ...	11 do	12		19	
do 3..	...	Cap. Steadamn..	3	42	3	35	o ...	11 do	12		39	
do 4.	...	Capitaine Borden	3	42	3	37	do ...	11 do	12		28	
do 5.	...	Capitaine Harris..	3	42	1	37	do ...	11 do	12		5	
do 6.	...	Capitaine Bill	3	42	2	32	do ..	11 do	12		25	
do 7.	...	Cap. Beckwith....	3	42	2	42	do ...	11 do	12		23	
do 8.	...	Cap. Ross, Ross Corner..........	3	42	3	34	do ...	11 do	12		12	
do 10.	...	Capitaine Foster.	3	42	3	41	do ...	11 do	12		5	
		Etat-major.........	8	....	7	5						
69e bataillon......	9	Lt.-col. Starratt, Paradise	35	378	28	351						
Compagnie n° 1.	...	Cap. Turnbull....	3	42	3	35	Aldershot ...	11 sept.	12		63	
do 2.	...	Capitaine Harris.	3	42	2	39	do ...	11 do	12		63	
do 3.	...	Capitaine Morse.	3	42	3	39	do ...	11 do	12		27	
do 4.	...	Capitaine Wade .	3	42	3	39	do ...	11 do	12		54	
do 5.	...	Cap. Charlton....	3	42	2	35	do ...	11 do	12	do	52	do
do 6.	...	Capitaine Buckler	3	42	2	39	do ...	11 do	12		46	
do 7.	...	Cap. Nicholl.......	3	42	2	42	do ...	11 do	12		63	
do 8..	...	Cap. Whitman....	3	42	2	38	do ...	11 do	12		36	
do 9.	...	Cap. Marshall.....	3	42	2	40	do ...	11 do	12		25	
		Etat-major	8	....	7	5						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.	18½ cents.	Mauvaise.	Aucun.	Oui ; 20 exécutants ; ont besoin de plus d'exercice.	Uniforme de plusieurs compagnies, usé	Evolutions de bataillon, manœuvres de brigade et exercice à feu, très passables.	Oui.		Pas de tir à la cible au camp.			22 sept.	23 sept.	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												do 22	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
do	do	Assez bonne.	Aucun.	Oui, 19 exécutants ; ont besoin de plus d'exercice.	Armes, en très bon état ; fourniments, très ancien patron.	do	do		Pas de tir à la cible au camp.			22 sept.	23 sept.	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	
												22 do	23 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 9—*Suite.*			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
72me bataillon...	6	Lt-col. Parker, Wilmot	25	252	22	223	Aldershot ...	11 sept.	12	En camp de brigade.		En chemin de fer et en voiture.
Compagnie n° 1.	...	Cap. Taylor.......	3	42	3	35	do ...	11 do	12		18	
do 2	...	Cap. Phinney.....	3	42	2	30	do ...	11 do	12		14	
do 3	...	Cap. Morse........	3	42	2	39	do ...	11 do	12		17	
do 4	...	Cap. Jacques.....	3	42	2	36	do ...	11 do	12		16	
do 5	...	Cap. Baker........	3	42	3	39	do ...	11 do	12		22	
do 6	...	Cap. Roach........	3	42	3	39	do ...	11 do	12		17	
		Etat-maj. Wilmot	7	....	7	5						
75me bataillon...	6	Lt-cl. Kaulbach, Lunenburg	25	252	......	....	Au dépôt de la compagnie	Différentes dates.	12	Non en camp.		
Compagnie n° 1	...	Cap. King, Lunenburg	3	42	2	39			12			
do 2	...	Cap. Curll, Lunenburg	3	42	3	38			12			
do 3	...	Cap. Ross, Lunenburg	3	42	2	39			12			
do 4	...	Cap. Ham, Baie Mahone.	3	42	2	42			12			
do 5	...	Cap. Langille, Martin's River..	3	42	2	39			12			
do 6	...	Cap. Windrow....	3	42	2	40	Aldershot ...	11 sept.	12	En camp.		C. F et v.
		Et.-m. Lunenburg	......	....	......	....						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	État général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnies.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
Une journée.	18½ cents.	Assez bonne.	Aucun.	Oui; a besoin de beaucoup d'exercice.	Plusieurs compagnies ont besoin d'un uniforme neuf; armes et fourniments, en bon état.	Evolutions de bataillon, manœuvres de brigade et exercice à feu, assez bien.	Oui.	Pas de tir à la cible au camp.				22 sept. 22 do 22 do 22 do 22 do 22 do	23 sept. 23 do 23 do 23 do 23 do 23 do	
Une journée.	18½ cts.		Aucun.	Oui; 18 exécutants; très passable.	Complet et en bon état.	Exercice de compagnies, maniement des armes et feux, très bien; ordre dispersé, passable seulement.	Oui.				Rapports pas encore reçus.	27 oct. 27 do 27 do 27 do 26 do 22 sept.	27 oct. 27 do 27 do 27 do 26 do 23 sept.	Inspection faite par le major de brigade.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 10, Lieut.-col. C. F. HOUGHTON, A.A.G.M.			Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Batterie de campagne de Winnipeg...........	...	Lt.-col. W. N. Kennedy, Winnipeg..............	2	79	5	71	Fort Osborne	1er juill.	12	En camp.	......	...

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	État général de l'uniforme, des armes et des fournitments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible.				Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a	Distances.	Chiffre de mérite.				
										Bataillon.	Compagnie.			
......	25 cents alloués.	Bonne.	Aucun.	Oui ; 21 musiciens ; très-bonne.	Bon.	Manœuvres de campagne en général et tir à poudre, défilé et tir d'une salve royale ; le tout très bien exécuté.	Rapportés tels.	......	...	....	....	1er juil.	1er juil.	Tir du canon exécuté conformément aux ordres généraux(11) du 27 juin 1882, rapports transmis à l'inspecteur d'artillerie à Kingston, par le commandant de la batterie. Inspectée et complimentée par le ministre de la milice.

RAPPORT d'inspection des corps qui on t

DISTRICT MILITAIRE N° 11. Capitaine C. T. DUPONT, A.A.G.M. intérimaire.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Artillerie de place de Victoria.	1	Cap. Dupont, Victoria	6	85	4	29	Victoria......	2 déc.	12	Au dépôt.		
Compagnie n° 2, carabiniers de Victoria	1	Cap. Fletcher, Victoria..........	3	42	2	15	do	30 nov..	12	do		
Artillerie de place de Seymour.	½	Cap. Pittendrigh, New-Westminster..	2	30	2	15	New Westminster.	25 nov..	12	do		

fait les exercices annuels de 1882-83.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	État général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
1 heure.		Bonne.		15 musiciens ; assez forte.		Manœuvres d'infanterie ; service des bouches à feu ; tir à boulet et à obus.	Rapportés tels.							
do		Bonne.		do		Maniement des armes, école de peloton et escrime à la baïonnette.	do							
do		Bonne.		Voir observations.		Maniement des armes ; prendre position avec un canon ; commandem. des services, et format. de détachem. à l'arrière.	do							*Il a été formé pour les deux corps à New-Westminster, une musique de 18 exécutants, cette musique est assez forte mais elle n'a pas encore été approuvée.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 11—*Fin.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
Carabiniers de New-Westminster	1	Cap. Peele, New-Westminster....	3	42	2	20	New Westminster.	25 nov..	12	Au dépôt.		
Carabiniers de Nanaïmo	1	Lieut. Harvey, Nanaïmo	3	42	1	16	Nanaïmo.....	12 déc..	12	do		

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
1 heure.		Bonne.		Voir observations.		Exercices de compagnie ; maniement des armes et école de peloton.	Rapportés tels.							Il a été formé pour les deux corps à New-Westminster, une musique composée de 18 exécutants ; cette musique est assez forte, mais elle n'a pas encore été approuvée.
4 heures.		Bonne.				Exercices de compagnie ; ordre serré et ordre dispersé ; maniement des armes et école de peloton.	do							

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No 12, Lieut.-col. J. B. TAYLOR, A.A.G.M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Brigade d'artillerie de place.	3	Major Irving, Charlottetown.	9	126	1	58	Charlottetown.	Différentes dates.		Pas en camp.		
Batterie n° 1 ...	...	Cap Passmore, Charlottetown.	3	42	2	29			12			
do n° 2 ...	...	Capitaine Moore, Charlottetown.	3	42	3	29			12			
Génie...............	1	Major Dogherty, Charlottetown.	3	42	3	42	do					
82e bataillon......	6	Lieut.-col. Beer, Charlottetown.	19	168	10	135	Dépôts de compagnie.	do	12	do		
Compagnie n° 1.	...	Cap. Dogherty, Charlottetown Royalty..........	3	42	3	32						
do n° 3.	...	Cap. Stewart, Charlottetown.	3	42	3	36						
do n° 4.	...	Major Mabou, Little York......	3	42	2	31						
do n° 5.	...	Cap. McLeod, rivière Hunter.	3	42	2	36						
		Etat-major, Charlottetown........	7	....	......	....						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
					Armes, assez bien entret. et propres; uniforme, en bon état; fourn., vieux.		Oui.					2 nov. 2 do	2 nov. 2 do	Passée en revue par l'inspecteur d'artillerie.
					do		do					14 nov.	14 nov.	Passé en revue par l'inspecteur du du génie.
				Oui; 14 exécutants; assez bonne.	do	Maniements des armes et feux, et exercices de comp:—les compagnies nos. 3 et 4, bien; nos. 1 et 5, assez bien seulement.	do				 35·83	18 nov. 9 do 28 oct. 14 août.	18 nov. 9 do 28 oct. 14 août.	Inspecté par le major de brigade.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 12.—*Fin.* Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et quartier général.	Cadre. Corps. Officiers.	Cadre. Corps. Sous-officiers et soldats.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Officiers.	Effectif réel présent à l'inspection. Corps. Sous-officiers et soldats.	Réunion. Lieu.	Réunion. Date.	Réunion. Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport. Mode.
Bataillon provisoire du comté de King. Compagnie n° 1.	...	Lieut. Fraser, Montague........	3	42	2	29	Au dépôt de la compagnie.	A différentes dates.	12			
Bataillon provisoire du comté de Prince. Compagnie n° 2.	...	Cap. Ives, Tryon	3	42	2	34	do	do	12			

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou le corps.	Coût quotidien des rations par tête, en campement.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *boná fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
					Armes, assez bien entreten. et propres; uniforme, en bon état; fournim. vieux.	Exercice de comp., assez bien.	Oui.				22·25	25 oct.	25 oct.	Inspecté par le major de brigade.
					do	do	do					9 août..	9 août.	do

RÉSUMÉ indiquant le nombre des miliciens en activité, autorisés à faire les exercices annuels de 1882-83, et qui les ont faits ou ne les ont pas faits.

District militaire.	Autorisés à faire les exercices.			Ont fait les exercices (*Effectif à la revue*).			N'ont pas fait les exercices, bien qu'ils aient été autorisés.			Effectif en activité.	Part proportionnelle de l'effectif établi qui n'a pas fait les exercices.
	En camp.	Aux dépôts.	Totaux.	En camp.	Aux dépôts.	Totaux.	En camp.	Aux dépôts.	Totaux.		
Nº 1	2,191	368	2,559	1,488	352	1,840	703	16	719	4,616	3/8
2	2,371	1,230	3,601	1,815	1,402	3,217	556	En sus 172	384	6,021	1/2
3	1,511	543	2,054	1,186	339	1,525	325	204	529	3,361	1/2
4	1,035	382	1,417	820	319	1,139	215	63	278	2,319	1/2
5	1,755	1,485	3,240	1,202	1,359	2,561	553	126	679	5,267	1/2
6	1,017	368	1,385	415	332	747	602	36	638	2,314	2/3
7	1,257	1,036	2,293	657	392	1,049	600	644	1,244	4,021	3/4
8	886	596	1,482	689	627	1,316	197	En sus 31	166	2,611	1/2
9	1,141	1,129	2,270	1,066	1,091	2,157	75	38	113	3,956	6/7
10	85	365	450	76	....	76	9	365	374	580	6/7
11	....	300	300	....	106	106	....	194	194	303	2/3
12	....	453	453	....	368	368	....	85	85	662	1/2
Totaux	13,249	8,255	21,504	9,414	6,687	16,101	3,835	1,771	5,403	36,031	1/2

REMARQUE.—Ce résumé ne comprend pas les corps spécialement autorisés à faire leurs exercices annuels pendant l'hiver ; il ne comprend pas non plus les écoles royales d'artillerie des batteries permanentes d'artillerie "A" et "B."

ANNEXE No 3.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR D'ARTILLERIE.

OTTAWA, décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les rapports suivants sur la condition et l'habileté générales des batteries d'artillerie de campagne et de place, qui ont fait leurs exercices annuels pendant l'année dernière, et que j'ai inspectées moi-même, ou qui l'ont été par les lieutenants-colonels Montizambert et Cotton et par le major Holmes, de la battrie A.

On pourra facilement voir quelle a été la force relative de chaque batterie ou brigade d'après l'échelle de points prescrite par l'Association d'artilleurs du Canada dans le concours pour les prix offerts par Son Excellence le gouverneur général, et par l'Association elle-même, en consultant le tableau ci-annexé (pages 157 et 158) des résultats de ce concours, qui comprend toutes les batteries inspectées, qu'elles aient été admises ou non au concours ci-dessus.

Les résultats généraux indiqués par ce tableau ne peuvent toutefois être pris que comme une appréciation passablement juste d'habileté comparative, car il ne faut pas oublier que les batteries sont, dans beaucoup de cas, armées de différentes espèces de canons; qu'elles pratiquent le tir dans des conditions variées de lieux, de température, etc., et qu'elles ont été inspectées par différents officiers qui peuvent avoir chacun leur échelle de comparaison.

BATTERIE DE CAMPAGNE DE MONTRÉAL.

Inspectée au camp local, Montréal, Qué., le 4 septembre.

En l'absence du lieutenant-colonel Stevenson qui, par permission, se trouvait en Angleterre, le lieutenant E. G. Green commandait la batterie.

Lieutenant Hall.

Chirurgien Fenwick. Vétérinaire McEachran.

L'apparence générale de cette batterie était très bonne—le physique des hommes en général étant bon, leur uniforme et leurs fourniments nets et propres. Les conducteurs et les sous-officiers montés étaient pourvus de bottes; les canons, affûts et harnais étaient extrêmement bien nettoyés et en très bon état.

Pour ce qui est des dispositions de campement, des écuries et des abris pour les harnais, etc., cette batterie eut la bonne fortune exceptionnelle de pouvoir se servir des terrains de l'exposition, ainsi que des hangars, etc. Mais en ce qui concerne les manœuvres des bouches à feu, les évolutions de campagne, etc., le fait que ces exercices ne pouvaient avoir lieu que le matin de bonne heure et tard le soir, après que les hommes étaient revenus de leur journée de travail en ville, mettaient la batterie dans une position grandement désavantageuse par rapport à d'autres corps qui passent les 12 jours entiers en camp.

Toutefois, en somme, les résultats de l'inspection ont été très bons et font beaucoup d'honneur au zèle et à l'énergie des lieutenants Green et Hall; M. Green commandait pour la première fois. Un détachement de la batterie a exécuté son tir annuel du canon au champ de tir de l'île d'Orléans, à Québec, et il a assez bien réussi. Le sergent instructeur King, de la batterie A, a rempli les fonctions d'instructeur de la batterie pendant les exercices annuels de cette dernière.

BATTERIE DE CAMPAGNE DE NEWCASTLE.

Inspectée au camp local, Newcastle, N. B., le 14 septembre.

Major Call, commandant;

Lieutenant R. A. Lawlor;

Lieutenant C. E. Fish;

Chirurgien J. B. Freeman, et le vétérinaire J. A. Brown.

La batterie s'est assemblée au complet; l'apparence et le physique des hommes en général étaient très bons, mais l'uniforme était beaucoup usé et paraissait râpé. Les harnais et l'équipement en général, n'étaient pas tenus aussi propres et en aussi bon état qu'ils auraient pu l'être.

J'ai vu la batterie pratiquer le tir du canon, et j'ai été très content de la manière ferme et calme dont cet exercice a été fait. Les résultats obtenus ont été assez bons, mais le champ de tir offrait beaucoup de désavantage, en ce qu'il ne permettait pas d'observer facilement l'effet du tir.

La batterie était pourvue de bons chevaux, et les conducteurs s'acquittaient bien de leur service; mais vu le manque de salle d'exercice où les officiers et les hommes pussent s'assembler pour s'exercer volontairement, cette batterie ne possédait pas assez de connaissances générales en artillerie ainsi que dans les détails de munitions, etc.

BATTERIE DE CAMPAGNE DE WOODSTOCK.

Inspectée au camp de brigade de Sussex, N. B., les 11 et 12 octobre.
Capitaine Dibblee, commandant;
Lieutenant T. Lynch;
Lieutenant J. Garden;
Chirurgien Daniel, et vétérinaire Gillman.

L'apparence générale de cette batterie n'était pas aussi bonne que l'année précédente, vu qu'il y avait un grand nombre de recrues dans les rangs, et que l'uniforme était beaucoup usé et malpropre. Les harnais et l'équipement étaient mal entretenus. Les sous-officiers et les hommes paraissaient très actifs et intelligents, et ils ont allègrement fait beaucoup de dure besogne par suite de leur long et fatiguant voyage entre Woodstock et Sussex, qui leur a pris quatre jours, au détriment des exercices. (*Voir note* 1).

J'ai surveillé le tir du canon pratiqué sur un bon champ de tir près du camp, et je suis heureux de dire que le résultat général en a été meilleur que l'année dernière; mais il était évident qu'il aurait fallu beaucoup plus d'exercices préliminaires pour permettre aux concurrents de tirer le meilleur parti possible des canons hors d'usage qu'ils avaient à leur disposition.

Dans cette batterie comme dans celle de Newcastle, il était facile de voir que les hommes semblaient ressentir vivement le désavantage dont ils souffraient en comparaison d'autres batteries de campagne, en étant forcés de se servir de vieux canons à âme lisse dont il est impossible d'obtenir un tir juste. En face d'une pareille énergie, d'un si grand zèle et de si bons hommes, je ne saurais insister trop fortement sur la recommandation souvent réitérée que si l'on fait tant que de conserver ces batteries, elles devraient, ainsi que d'autres batteries de campagne placées dans les mêmes conditions, être armées au moins de bons canons rayés. (*Voir note* 2.)

ARTILLERIE DE PLACE.

Artillerie de place de Québec.

Les trois batteries dont se compose le corps ci-dessus ayant reçu la permission de différer leurs exercices annuels pour 1881 jusqu'après la fin de l'année, n'ont été inspectées que le 11 avril 1882, époque à laquelle je les ai passées en revue ainsi qu'il suit:—

Batterie nº 1—
Capt. Roy; lieut. J. A. G. Hudon...... 37 sous-officiers et soldats.
Batterie nº 2—
Capt. Boulanger; lieut. Lessard....... 40 " "
Batterie nº 3—
Lieut. Morgan .... 22 " "
Armes, fourniments et uniforme, propres et en bon état.
Défilé, très bien.
Maniement des armes, bien.

Quelques simples évolutions de bataillon furent exécutées, mais faute de pratique elles ne furent pas très bien faites.

Un détachement de chaque batterie fut examiné sur le service des bouches à feu; mais comme seulement quatre ou cinq exercices de cette nature avaient fait partie de l'enseignement annuel, qui paraît avoir consisté principalement en école de peloton et maniement des armes, les hommes ont fait preuve de très peu d'habilité, si tant est qu'ils en aient montrée. Aucun des sous-officiers et des soldats, à l'exception de quelques-uns qui avaient suivi l'école d'artillerie, n'avaient non plus reçu d'instruction en artillerie, munitions, etc.

Il est très regrettable qu'à Québec, où l'artillerie de place est si nécessaire, la batterie soit si faible en nombre et si insuffisante, bien que tous ses officiers aient reçu des certificats de l'école d'artillerie. Un manque évident d'énergie semble les empêcher d'utiliser leurs connaissances pour instruire leurs hommes. Ces derniers ne paraissent pas être ce qu'il y a de mieux en fait de soldats, et très peu d'entre eux font des exercices volontaires. Je ne puis attribuer cet état de choses qu'aux avantages supérieurs offerts par les bataillons d'infanterie ainsi qu'à l'incertitude qui semble toujours accompagner la convocation de l'artillerie de place aux exercices annuels.

La batterie n° 2 a exécuté son tir annuel du canon à l'île d'Orléans pendant l'automne, et elle a obtenu assez de succès.

Brigade d'artillerie de place de Montréal.

Inspectée au camp local, île Sainte-Hélène, Qué., les 29 et 30 août.
Lieutenant-colonnel Oswald, commandant ;
Le major Forbes (fonctionnaire);
Le major Atkinson, adjudant ;
G. W. Major, chirurgien ;
A. A. Brown, aide-chirurgien.

Batterie n°	1—Capitaine	Trotter ;	lieutenant	Arnton......	21	sous-off. et soldats.
"	2 "	McCallum ;	"	Brush........	22	
"	3 "	Lawrie ;	"	Levin..... ..	32	
"	4 "	Cole ;	"	Lane.........	18	
"	5 "	Turnbull ;	"	Howard....	30	
"	6 Lieutenant	Stevenson.				

Les batteries ci-dessus, à l'exception de la batterie n° 6, qui n'était représentée que par un officier et un très petit nombre de soldats, ont campé sur l'île Sainte-Hélène pendant 12 jours ; les exercices se faisaient entre 4.30 et 5.30 du matin, ainsi que de 8 à 9.30 du soir, vu que les officiers et les soldats étaient retenus en ville par leurs occupations pendant le jour. J'ai fait mon inspection le soir, sous le coup de désavantages considérables, à cause du manque de lumière ;—les terrains n'étaient qu'en partie éclairés à la lumière électrique, et, par conséquent, l'on n'a pu essayer d'autres exercices d'artillerie que le service des bouches à feu.

Le tableau de points ci-annexé indique les résultats généraux, qui sont très satisfaisants selon moi, si l'on tient compte des désavantages dont souffrent les exercices annuels dans de pareilles circonstances.

Les manœuvres d'infanterie ont été bien faites ; l'uniforme, les fourniments et les armes étaient propres et en bon état.

Le service des bouches à feu a aussi été très bien fait par des détachements choisis dans chaque batterie, grâce au nombre d'officiers et de sous-officiers qui ont obtenu des certificats de qualification à des cours spéciaux d'instruction donnés par des instructeurs fournis par l'école royale d'artillerie—les sergents d'etat-major Stroud et Mahhinney, de la batterie A. J'ai tout lieu de croire qu'avec l'augmentation de facilités que donnera, pour l'instruction volontaire, la salle d'exercice qu'on est en train de construire, les diverses batteries vont rapidement devenir bonnes comme corps d'artillerie.

Le tir du canon, exécuté sur l'île, dans la direction de Longueuil, fut commencé quelques jours avant mon inspection ; mais à cause des interruptions constantes du trafic, il devint dangereux de le continuer. C'est pourquoi on le termina, avec des résultats passables, à l'île d'Orléans, par détachements envoyés à cette fin à Québec.

Le 11 décembre, à Montréal, j'assistai au concours de manœuvres de force pour le prix de Son Excellence le gouverneur général, auquel prirent part des détache-

ments des batteries nos 3 et 5; ce dernier s'acquitta de la manœuvre en 3 minutes et 23 secondes,—ce qui est une très bonne moyenne si l'on tient compte des difficultés que présentaient le peu d'espace et un mauvais plancher.

Artillerie de place de Lévis.

Inspectée au camp du génie, à Lévis, Qué., le 8 septembre.

Batterie n° 1 :

Major C. L. Hamel;
Lieutenant R. S. Piton, et 29 sous-officiers et soldats.

Batterie n° 2 :

Capitaine Vien, et
26 sous-officiers et soldats.

L'apparence générale de ces batteries n'était pas très bonne, vu que quelques hommes dans chacune d'elles avaient un très mauvais physique. L'uniforme était généralement bon, mais les armes et les fourniments n'étaient pas très propres; la batterie n° 1 se faisait principalement remarquer sous ce rapport. Ces batteries n'avaient pas fait d'exercices depuis 2 ans; et, par conséquent, elles se composaient en grande partie de recrues. Elles n'avaient pas fait non plus d'exercices volontaires, en sorte qu'elles n'ont pas pu montrer beaucoup d'habilité soit dans les exercices d'infanterie ou dans ceux de l'artillerie. Deux détachements seulement avaient appris le service des bouches à feu, et ceux-là ont exécuté leur tir annuel à l'île d'Orléans.

Brigade d'artillerie de place du Nouveau-Brunswick.

Inspectée à Saint-Jean, N.-B., les 20 et 21 septembre.
Lieutenant-colonel Foster, commandant;
Lieutenant-colonel Peters;
Lieutenant-colonel Underhill, adjudant;
Le major Farmer, quartier-maître, et
Le chirurgien Daniel.

Batterie n° 1 :

Capitaine Kane;
Lieutenant Langan, et
27 sous-officiers et soldats.

Batterie n° 2 :

Le capitaine Ring;
Le lieutenant Estey, et
29 sous-officiers et soldats.

Batterie n° 10 :

Le lieutenant Stevens;
Le lieutenant Crawford, et
30 sous-officiers et soldats.

Ces batteries avaient très bonne mine à la revue, leurs hommes étant doués d'un bon physique. Les sous-officiers paraissaient actifs et intelligents; l'uniforme et les fourniments étaient propres et en bon état. Le lieutenant Peters fit faire l'exercice de bataillon aux batteries qui ne purent s'acquitter que de quelques manœuvres très simples à cause de leur manque de pratique. Leurs propres officiers leur firent faire ensuite des exercices de compagnie, ainsi que le maniement des armes et les feux, en quoi elles réussirent assez bien. Le service des bouches à feu fut très bien fait, ce qui est la preuve d'une instruction soigneuse, et j'ai été spécialement satisfait de la manière dont les sous-officiers des batteries nos 1 et 10, qui avaient été enseignées par le sergent-major Hughes, ci-devant de l'école d'artillerie, ont répondu à des questions portant sur des sujets d'artillerie, telles que précédemment arrêtées pour le concours de l'Association d'artilleurs du Canada.

Le tir du canon fut exécuté le lendemain avec deux pièces de 32, au fort Dufferin, en tirant à une portée de 1,400 verges sur la mer, et il donna de très bons résultats.

Il est regrettable qu'un plus grand nombre d'officiers de cette brigade ne profitent pas, pour apprendre leur service, des avantages offerts par les cours abrégés de l'école royale d'artillerie.

Artillerie de place de Chatham.—Batterie n° 7 de la brigade du Nouveau-Brunswick.

Inspectée à Chatham le 14 septembre.
Le lieutenant-colonel Gillespie ;
Le lieutenant Crummin, et
38 sous-officiers et canonniers.

Cette batterie se compose de jeunes gens de très bonne mine, mais très insuffisamment exercés ; uniforme et fourniments, sales ; carabines, très rouillées. Le défaut d'instruction fut en partie expliqué par le fait qu'on n'avait achevé qu'environ douze jours d'exercices donnant à peu près 1½ heure chaque ; mais il était très facile de voir que le besoin d'un instructeur compétent se faisait sentir, et j'ai été heureux d'apprendre que plusieurs sous-officiers et soldats de la batterie étaient sur le point d'entrer à l'école d'artillerie pour y suivre un cours d'instruction. La batterie fournit un détachement d'hommes assez bien dressés qui exécutèrent le tir du canon pendant mon inspection. Considérant que la pièce (de 32) n'était pas munie de crans de mire, et que la plate-forme consistait seulement en quelques madriers non cloués, le tir a été bon.

Si l'on veut que cette batterie reste effective, le seul canon qu'elle possède devrait être convenablement muni de guidons, et monté dans quelque bonne localité commandant l'entrée du port, pour faire l'exercice et pratiquer le tir.

RAPPORT DU LIEUTENANT-COLONEL COTTON.

CITADELLE DE QUÉBEC, 18 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que conformément à vos instructions, j'ai inspecté les batteries d'artillerie suivantes, savoir :—

La batterie de campagne de Québec ;
La batterie de campagne de Richmond ;
La batterie de place de Saint-Jean ;
La première brigade d'artillerie de place d'Halifax ;
La batterie de campagne d'Halifax, et
Les batteries nos 1 et 2 de Charlottetown.

Batterie de campagne de Québec.

Inspectée en camp de brigade, à Lévis, le 20 septembre.
Armement :—Canon de 9 rayé, se chargeant par la bouche.
Présents au camp :—
Le capitaine Crawford Lindsay, commandant ;
Les lieutenants C. P. Dean, E. P. Garneau et C. B. Thibaudeau ;
Le vétérinaire W. B. Hall ;
6 maréchaux des logis ;
1 trompette ;
55 sous-officiers, canonniers et conducteurs, et
31 chevaux.

Un lieutenant qui était malade n'a pu se trouver là le jour de mon inspection.

Cette batterie occupait les baraques dans le parc du génie.

L'instruction fut beaucoup interrompue par des pluies fortes et continuelles. Il y avait 31 recrues parmi l'effectif total présent.

J'ai été très satisfait de l'apparence et de la discipline de cette batterie, qui est toujours très bonne. (*Voir note* 3.)

J'annexe la liste des points donnés à l'inspection. (*Voir tableau.*)

Batterie de campagne de Richmond.

Inspectée au camp de brigade, à Richmond, le 21 septembre.

Armement.—Obusier de 24.

Présents au camp :—

Le capitaine (major tit.) l'honorable H. Aylmer, commandant;
Le lieutenant A. M. Beatty;
6 maréchaux des logis;
4 brigadiers;
27 canonniers, et
25 chevaux.

Trois hommes tombés malades au camp furent renvoyés dans leurs foyers; quatre chevaux furent aussi renvoyés, vu le petit nombre d'hommes présents.

Cette batterie était campée; les pluies abondantes et continuelles qui sont tombées pendant la période de l'instruction l'ont beaucoup retardée. A cause, je crois, de son armement hors d'usage (consistant en un obusier de 24), cette batterie, à l'exemple d'autres corps de la même arme, paraît porter peu d'intérêt au service. Son dépôt est situé sur un point stratégiquement important, et son armement devrait être des meilleurs et des plus complets. (*Voir note* 4.)

Il n'y a pas eu de tir. J'annexe la liste des points donnés lors de l'inspection.

Je considère que des guêtres, ainsi que recommandé par le lieutenant-colonel (maintenant major général) T. B. Strange, seraient grandement utiles aux hommes montés de toutes les batteries de campagne.

Batterie de campagne d'Halifax.

Inspectée sur le terrain des revues dépendant de la salle d'exercice, le 3 octobre.

Lieutenant Flowers, commandant. Lieutenant W. T. Harris.

Présents à la revue :—
2 officiers;
8 maréchaux des logis;
2 trompettes;
29 canonniers, et
12 chevaux.

Armement :—6 canons Armstrong de 6, se chargeant par la culasse.

Ce corps se compose d'hommes intelligents, mais on ne saurait l'appeler une batterie de campagne.

Aucun des officiers et des sous-officiers n'étaient montés, et ils disent qu'ils ne l'ont jamais été.

Les chevaux étaient attelés en flèche, l'un dans les limons et l'autre comme cheval de volée.

Avant que la batterie pût bouger, il fallut d'abord ôter les chevaux de devant puis dételer les limoniers; ces chevaux n'étaient pas dressés du tout, et il était évident qu'on les avait loués pour la journée seulement.

Je n'ai pas voulu recommander l'indemnité annuelle pour chevaux. Il ne pouvait pas être du tout question de manœuvres de campagne. Je crois qu'il serait à propos de se passer des chevaux et de manœuvrer les canons au moyen de câbles, ou mieux encore de renvoyer l'équipement aux magasins, et faire de ce corps une autre batterie de la 1re brigade d'artillerie de place d'Halifax. (*Voir note* 5.) Je ne puis comprendre comment il se fait que l'on ait représenté pendant si longtemps ce corps comme une bonne batterie de campagne. Telle qu'il est actuellement constitué, il n'a d'une batterie que le nom, et c'est parce qu'il possède un équipement partiel de batterie de compagne.

Il vaudrait mieux pour tous les intéressés que l'on réorganisât ce corps de quelque manière.

L'uniforme, l'équipement, les canons et les harnais étaient en bon état.

Le service des bouches à feu a été bien fait, et les sous-officiers possédaient de bonnes notions sur les munitions.

Il reste très peu de munitions hors d'usage en magasin.

Observations générales.

Batteries de campagne.

On espère que le nombre de six chevaux par canon sera rétabli avant les exercices annuels prochains. Aucune batterie dans le pays ne pourrait entrer efficacement en campagne à l'heure qu'il est, dans un cas de nécessité, faute de chevaux et de fourgons pour transporter les hommes et une quantité suffisante de munitions; et cela sans parler d'une réserve.

1ère brigade d'Halifax, artillerie de place.

Inspectée sur le terrain des revues dépendant de la salle d'exercice, le 30 octobre;—lieutenant-colonel Mowbray, commandant. La réunion était très peu nombreuse, et il n'y avait pas beaucoup d'officiers;—seulement 129 hommes de tous grades à la revue. Les hommes portaient des casques blancs qu'ils s'étaient procurés à leurs frais, me dit-on. Ce que j'ai vu de l'uniforme et des fourniments était en bon état. Quelques hommes portaient des pantalons bourgeois.

Evolutions de bataillon, assez bien. Maniement des armes, médiocre.

Service des bouches à feu de la batterie de place et autres exercices d'artillerie, bien.

Très peu des officiers et sous-officiers possèdent les qualités requises, et le commandant dit qu'il est impossible à aucun d'eux de suivre les écoles royales d'artillerie. Il y a une différence marquée dans l'habileté de quelques batteries. Trois membres du peloton de tir envoyé à Shoeburyness en 1881, se sont distingués par leur connaissance du métier et leur tenue martiale. Les manœuvres suivantes ont été faites dans la salle par des détachements de la brigade, savoir :—le service des bouches à feu de place, le service des mortiers, l'équipement de la chèvre et des manœuvres de force.

Situation numérique à la revue.

						Total.
Officiers d'état-major.		5	Musique		22	27
Batterie nº 1,	officiers	1	Sous-officiers et canonniers.		10	11
" 2,	"	1	"	"	10	11
" 3,	"	1	"	"	21	22
" 4,	"	1	"	"	20	21
" 5,	"	0	"	"	17	17
" 6,	"	1	"	"	19	20
Total						129

Quelques-uns des officiers et des hommes sont bons soldats, mais le système d'enseignement semble laisser à désirer.

Il n'est pas une des six batteries qui ait son nombre complet d'officiers.

Les 25, 26 et 27 octobre, je surveillai le tir de la brigade exécuté à la batterie de la Pointe Plaisante avec ses canons de 32 à âme lisse. Il n'avait pas été distribué d'obus à balles; on dit qu'il n'y en a pas à Halifax.

Le besoin de bouchons de lumières se fait grandement sentir.

Les fusées dont on se sert datent du 22.9.'55.

Il n'y avait pas de chirurgien présent les 25 et 26, mais il en arriva un le 27 pendant qu'on tirait le dernier coup. Un certain nombre des concurrents ont montré qu'ils manquaient de connaissances dans la correction de l'angle de tir, dans le forage et l'ajustement des fusées, ainsi que dans le service même des bouches à feu.

9—10½

Les batteries de campagne et de place d'Halifax ne paraissent pas avoir profité des avantages offerts par les écoles royales d'artillerie, ni de l'instruction qu'il serait sans doute facile d'acquérir par le contact de l'artillerie royale. Je compte sur de grands progrès pour l'année prochaine.

On devrait fournir un bâtiment convenable à l'artillerie de place d'Halifax pour y garder les munitions à la batterie de la Pointe Plaisante. Celui dont on se sert actuellement ne convient pas du tout. La pluie passe à travers le toit à beaucoup d'endroits, et le printemps, l'eau recouvre le plancher. Ce bâtiment sert aussi de petit magasin et de salle de remaniement.

Pendant le tir, on déposait là les munitions; tout près, sur un pavé sec en gravier on remplissait les bombes, et il était impossible d'empêcher que de la poudre ne se répandît sur le sol. S'il faut continuer à garder ce bâtiment, il devrait être considérablement réparé, soulevé d'environ deux pieds et convenablement planchéié. Tel qu'il se trouve actuellement, il est loin de faire honneur au département de la milice. (*Voir note* 6.)

Batterie de place de Saint-Jean. (P.Q.)

Inspectée à Saint-Jean, le 23 septembre.

Présents à la revue :—

Le capitaine W. Drumm, commandant;
1 lieutenant, A. J. Tenny;
3 maréchaux des logis;
3 brigadiers;
1 clairon, et
30 canonniers.

Le lieutenant Futvoye, porté absent.

Les armes, l'uniforme et les fourniments de cette batterie étaient en parfait état.

Exercices de compagnie, maniement des armes et feux, bien. (*Voir note* 7.)

Le tir a été fait avec un canon de 24, à Saint-Jean; mais comme le champ de tir n'était pas bien disposé, il a été impossible de donner des points.

Le sergent Eckhardt, de la batterie A, a enseigné la batterie pendant ses exercices annuels.

J'annexe les points donnés lors de la revue.

Brigade provisoire de l'Ile du Prince-Edouard.

Inspectée à Charlottetown, le 2 novembre, sous le commandement du major J. D. Irving.

Batterie n° 1 de Charlottetown :

Le capitaine Passmore;
Le lieutenant Palmer;
3 maréchaux de logis, et
33 canonniers.

Batterie n° 2 de Charlottetown :

Le capitaine Moore;
Le lieutenant Hewson;
3 maréchaux des logis, et
33 canonniers.

Ces deux batteries se composent de beaux hommes. Armes, fourniments et uniforme, en bon état. Défilé, maniement des armes et feux, bien exécutés. Exercices de compagnie, bien. La batterie n° 1 a très bien fait le service des canons de place, et les connaissances des sous-officiers et des soldats sont au-dessus de la moyenne. Je regarde cette batterie comme très bonne. La batterie n° 2 ayant été dernièrement réorganisée, n'a pas fait de service de bouches à feu; mais il n'y a pas de doute que l'année prochaine elle pourra tenir tête à la batterie n° 1.

Il a été construit, cette année, une batterie commandant l'abord du port, et sur laquelle les canons ont été montés.

Le tir ne peut être fait qu'en hiver. (*Voir note* 8.)

W. H. COTTON, lieutenant-colonel,
Sous-inspecteur d'artillerie.

L'inspecteur d'artillerie,
Ottawa.

RAPPORT DU MAJOR HOLMES.

CITADELLE QUÉBEC, 27 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour votre information, que conformément à vos ordres, j'ai inspecté la batterie de place de Gaspé, le 28 septembre dernier. J'ai trouvé cette batterie en très bon état; tous ses hommes sont actifs, intelligents et capables de faire leur service d'artilleurs d'une manière très satisfaisante.

J'ai surveillé le tir du canon. La batterie a fait 180 points, et celui de ces membres qui en a compté le plus, individuellement, est son commandant, le major Slous.

Le lieutenant-colonel d'Orsonnens, M.B., a passé la revue à pied, commandé des manœuvres d'infanterie et fait l'appel.

J'ai trouvé l'équipement exactement dans le même état que l'année dernière; j'attirerai donc tout simplement l'attention sur le rapport que j'en ai alors fait, ainsi que sur mes recommandatiéns à l'égard des propriétés du gouvernement à cet endroit, rien n'ayant été encore fait dans le but de leur donner suite.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. G. HOLMES,
Major.

L'inspecteur d'artillerie,
Québec.

RAPPORT DU LIEUTENANT-COLONEL MONTIZAMBERT.

CASERNES LE LA TÊTE-DU-PONT,
KINGSTON, 14 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, que conformément à vos ordres j'ai cette année, inspecté les batteries d'artillerie de campagne et de place suivantes, qui étaient les seules ayant reçu la permission de faire les exercices annuels, dans la province d'Ontario, savoir les

BATTERIES DE CAMPAGNE

d'Ottawa, de Gananoque, de Kingston, de Durham, de London, nos 1 et 2 de la brigade provisoire de Guelph, de Toronto et d'Hamilton, et les

BATTERIES DE PLACE

de Cobourg, de Port-Hope et de Sainte-Catherine.

L'échelle de points pour les prix donnés par Son Excellence le gouverneur en vue du concours de suffisance générale, d'après les termes contenus dans la circulaire n° 49 de l'A. A. G., est soumise ci-après avec les situations numériques des batteries aux revues.

BATTERIE DE CAMPAGNE D'OTTAWA.

Capitaine J. Stuart, commandant.—Inspectée en camp de brigade, à Brockville, le 13 septembre, sous le commandement du lieutenant-colonel Maunsell, A. A. G. du district militaire n° 4.

Officiers présents :—
Le capitaine J. Stuart.
Le lieutenant Thos. Evans (E. R. A. 1er) ;
Le lieutenant D. C. F. Bliss (E. R. A., 3e) ;
Le chirurgien P. B. Bentley, M. D., et
Le vétérinaire James Harris.

Le tir annuel du canon fut exécuté le lendemain ; j'agissais comme arbitre, et le major Taschereau, de la batterie B, remplissait les fonctions d'officier de tir. Le chirurgien V. H. Moore, du 41e bataillon, marquait le temps.

L'absence inévitable du lieutenant L. W. Coutlée a sérieusement affecté le concours pour le prix de Son Excellence. Les harnais servent depuis 1855, et l'état dans lequel ils sont fait beaucoup d'honneur à l'officier commandant. Manœuvres de campagne et service des bouches à feu, très bien. Les sous-officiers sont bien au fait de leur service. Chevaux, assez bons ; il faudrait distribuer un nouvel uniforme le printemps prochain. L'equipement n'est pas encore au complet.

BATTERIE DE CAMPAGNE DE GANANOQUE.

Officiers présents :—
Le major titulaire Mackenzie (E. A. 1er) commandant ;
Le lieutenant et capitaine C. E. Britton (E. A. 1er) ;
Le lieutenant G. Gillies (E. A. 1er) ;
Le lieutenant Shields ,
Le chirurgien E. H. Merrick, et
Le vétérinaire John Waldie.

Inspectée au camp de brigade de Brockville, le 13 septembre. Tir annuel du canon exécuté le lendemain sous ma surveillance. Officier de tir, le major Taschereau, de la batterie B,—école royale d'artillerie. Le chirurgien Wm. Irving, du 18e bataillon, marquait le temps.

Ce corps se compose de beaux hommes, propres et actifs ; chevaux, bons ; harnais, bien entretenus. Manœuvres de campagne, assez bien ; service des bouches à feu, très bien. Le 24 mai dernier, une division de cette batterie s'est rendue, à pied, à Kingston (distance, 18 milles) pour prendre part à la revue. Ce jour-là, il arriva un accident très regrettable dû à la chute d'un cheval pendant le défilé au galop, et par lequel le brigadier Dempster perdit la vie. Le champ de tir qui a servi à ces deux batteries présente des difficultés.

BATTERIE DE CAMPAGNE DE KINGSTON.

Ce corps a fait ses exercices annuels en camp de brigade à Cobourg, sous le commandement du lieutenant-colonel H. V. Villiers, A. A. G. du district militaire n° 3, et je l'ai inspecté le 15 septembre. Tir du canon le lendemain, à Port-Hope, où la batterie se rendit exprès. Je surveillai le tir ; officier de tir, le major Tashereau, de la batterie B—école royale d'artillerie. Le chirurgien Saunders, de la batterie de campagne de Kingston, marquait le temps.

Officiers présents :—
Le capitaine John Wilmot (E. A. 1er) ;
Le lieutenant P. G. Wilmot (E. A. 2e) ;
Le lieutenant J. A. Wilmot, et
Le chirurgien H. J. Saunders.

Ce corps se compose de beaux hommes et est bien au fait du service. Manœuvres de campagne et service des bouches à feu, bien. Uniforme et fourniments, propres et en bon état. Je dois réitérer mes observations de l'année dernière à l'égard de l'équipement. J'ai trouvé les affûts, les harnais, etc., en plus mauvais état qu'alors ; la batterie semble prendre très peu de soin des objets précieux qui lui sont confiés. Les harnais qu'elle possède datent de 1866, mais elle s'en sert si peu qu'ils devraient être en meilleur état. (*Voir note* 9.) Chevaux, très bons. Le sergent instructeur A. Lyndon, de la batterie B—école royale d'artillerie—a enseigné la batterie pendant la période consacrée à son instruction.

BATTERIE DE CAMPAGNE DE DURHAM.

Inspectée en camp, à Cobourg, le 15 septembre.
Officiers présents :—
Le capitaine W. McLean (E. A. 1er) ;
Le lieutenant Benson ;
Le lieutenant Saunderson, et
Le chirurgien T. H. Brent, M. D.

Tir annuel du canon, sous ma surveillance, le 16, à Port-Hope ; le major Taschereau, de la batterie B, école royale d'artillerie, officier de tir. Le chirurgien Saunders, de la batterie de campagne de Kingston, marquait le temps.

C'est une très bonne batterie, propre, active et bien au fait de tout son service. Chevaux, très bons ; manœuvres de campagne, très bien ; service des bouches à feu, très bien.

Un détachement de cette batterie est venu de Peterboro', et m'a paru avoir été habilement enseigné toute l'année par le lieutenant Saunderson, dans des exercices volontaires. Cet officier est une des meilleures lames que j'aie connues au Canada, en dehors des écoles royales d'artillerie. Le sergent H. Strange, de la batterie B, école royale d'artillerie, a enseigné la batterie pendant la période consacrée à son instruction. (*Voir note* 10.)

BATTERIE DE CAMPAGNE DE LONDON.

Inspectée au camp de brigade de London, le 19 septembre, sous le commandement du lieutenant-colonel Jackson, A. A. G. du district militaire n° 1.

Officiers présents :—
Le major titulaire John Peters (E. A. 1er) ;
Le lieutenant et capitaine John F. Williams, ci-devant de l'A. R. ;
Le lieutenant Fairbanks, ci-devant de l'A. R. et du collège militaire royal ;
Le lieutenant Hesketh, ci-devant du collège militaire royal ;
Le chirurgien Vesey A. Brown, M.D., et
Le vétérinaire James Tennet.

Tir annuel du canon, le 20 septembre, sous mes ordres, avec le major Taschereau, de la batterie B—école royale d'artillerie—comme officier de tir ; le major Heskett marquait le temps.

C'est une belle et très active batterie sous tout rapport. Ses manœuvres de campagne lui ont fait beaucoup d'honneur ; il en a été de même pour le service des bouches à feu et ses réponses à des questions. Les hommes sont doués d'un physique exceptionnellement bon. Harnais, très vieux mais bien entretenus. (*Voir note* 11). Le lieutenant-colonel Strange, ainsi que le major Holmes et d'autres officiers inspecteurs ont souvent mentionné le besoin de marche pieds pour les sièges, de musette et de plaques de crosse.

Les plaques de crosse ont été importées par le commandant depuis mon inspection.

L'uniforme est en très bon état ; il paraissait presque neuf, mais il pourrait être mieux ajusté. Chevaux, gros et forts, mais blessés ; harnais, usés. Je suppose que cela était dû aux travaux de la ferme, qui venaient de finir à cette époque de l'année.

1RE BRIGADE PROVISOIRE D'ARTILLERIE DE CAMPAGNE DE GUELPH.

Lieutenant-colonel A. H. MacDonald, commandant.
Officiers présents :—

Batterie n° 1 :

Le capitaine W. Nicholl (E. A. 1er) ;
Le lieutenant A. Murchison (E. A. 2e) ;
Le lieutenant J. Crowe.

Batterie n° 2 :

Le capitaine G. B. Hood (E. A. 1er) ;
Le lieutenant W. Macdonald (E. A. 1er) ;
Le lieutenant Truck ;
Le chirurgien H. Howitt, M. D., et
Le vétérinaire Reed.

J'ai inspecté les deux batteries au camp de Guelph, le 23 septembre ; le major général commandant les avait précédemment passées en revue et vues manœuvrer après une minutieuse inspection des hommes, des canons, des chevaux et du petit équipement.

Les batteries de cette brigade sont extrêmement bonnes. Les officiers et les sous-officiers font preuve de beaucoup de zèle, et grâce à l'infatigable énergie de leurs commandants, tous ceux qui composent ces corps, sans distinction de grade, sont bien disciplinés.

Les chevaux des deux batteries sont très bons ; les harnais, bien ajustés et bien entretenus. Il n'est que juste de dire toutefois que cette brigade a campé, cette année, sur les terrains de l'exposition, et qu'elle a eu l'avantage de pouvoir se servir des hangars pour loger ses chevaux et mettre ses équipements et ses harnais à l'abri.

Uniforme, en bon état, et équipement généralement très complet.

La batterie n° 2 est armée des anciens canons de 9 à âme lisse et affûts. Il était difficile de les manœuvrer sur le sol mou du terrain des revues, avec 4 chevaux seulement. Ainsi que l'a déjà recommandé le général Strange, je crois que cette batterie devrait être armée du nouveau canon rayé, de 13, se chargeant par la bouche.

Le maréchal de logis chef Clark, ci-devant de l'artillerie royale, et de l'école royale d'artillerie de la batterie A, a rempli d'une manière très efficace les fonctions d'aide-instructeur d'artillerie. Le tir annuel du canon fut ensuite fait par ces batteries, sous mes ordres, au champ de tir de Woodbine Park, à Toronto ; le major Taschereau remplissait les fonctions d'officier de tir, et le chirurgien Howit voulut bien marquer le temps. Cette brigade possède pour le service des signaux, un excellent corps qui a opéré en cette circonstance, sous les yeux du major général. (*Voir note* 12.)

BATTERIES DE CAMPAGNE DE TORONTO ET D'HAMILTON.

Inspectées en camp de brigade, à Niagara, sous le commandement du lieutenant-colonel Denison, A. A. G. du district militaire n° 2.

Batterie de campagne de Toronto :

26 septembre.—Officiers présents :—
Le major titulaire John Gray (E. A. 1er), commandant ;
Le lieutenant J. H. Mead (E. A., 2e), et
Le lieutenant J. P. Beaty (E. A. 1er).

Batterie de campagne d'Hamilton :

Le capitaine W. F. McMahon (E. A. 1er), commandant ;
Le lieutenant H. P. Van Wagner (E. A. 1er), et
Le lieutenant S. G. Treble.

Les deux batteries ont été formées en brigade sous les ordres du major Gray, qui les a habilement fait manœuvrer. Elles ont pris part à une revue en présence du ministre de la milice. Leur défilé a été bien fait et leur apparence générale était très bonne.

J'ai aussi inspecté chaque batterie séparément, et je dois me déclarer très satisfait d'elles.

Autant que cela pouvait dépendre de ces corps, il n'était pas facile de trouver à redire sur les hommes, les chevaux, les harnais, le harnachement, l'uniforme et l'équipement en général ; il faut excepter cependant les harnais de la batterie d'Hamilton qui n'étaient pas en bon état. Dispositions de campement et discipline, excellentes. Il y a sur le terrain de campement des bâtiments qui ne sont pas en bon état et que l'on pourrait facilement convertir en écuries ; je recommande fortement que cela soit fait.

Le tir du canon eut lieu le lendemain sous ma surveillance; le major Taschereau, de la batterie B—école royale d'artillerie—remplissait les fonctions d'officier de tir, et le chirurgien H. S. Griffin marquait le temps.

Pendant le camp et quelque temps auparavant, le sergent d'état-major Kerley, de la batterie B,—école royale d'artillerie—a enseigné la batterie de campagne d'Hamilton, et le capitaine McMahon m'a fait un rapport des plus favorables sur la manière dont ce sous-officier s'est acquitté de ses devoirs.

La batterie d'Hamilton a tiré un coup, démonté le canon et son affût, remonté le tout et tiré un autre coup dans l'espace de temps presque incroyable de 1 minute et 10 secondes.

Le major général Luard a vu ces batteries au camp. (*Voir note* 13.)

La belle batterie de Toronto, avec tous les officiers de l'école d'artillerie, n'a pas voulu concourir pour le prix de suffisance offert par son Excellence le gouverneur général.

ARTILLERIE DE PLACE.

Batterie de place de Cobourg.

Inspectée à Cobourg le 16 septembre.

Officiers présents:—

Le capitaine Dumble, commandant;
Le lieutenant Macnaughton (E. A. 1er), et
Le lieutenant E. B. MacNachtan.

Cette belle batterie s'est assemblée au complet (*voir* situation numérique générale à la revue); elle avait l'air très martial. Maniement des armes et feux, bien; exercices de compagnie, pas aussi bien.

Service des bouches à feu, bien. Le tir exécuté sous ma surveillance comme arbitre, avec le major Taschereau comme officier de tir, avec un canon de 18 monté sur un affût de siège, ne pouvait guère être meilleur.

Le canon de 24, que possède cette batterie, n'a pas de plate-forme ni de crans de mire. Ceci a déjà été mentionné dans les rapports. Les leviers de manœuvres et autres armements sont beaucoup usés. Cette batterie de place est la seule dans Ontario qui ait concouru pour le prix de suffisance offert par Son Excellence le gouverneur général.

Le lieutenant David Macnaughton (E. A. 1er), avait évidemment bien enseigné la batterie. (*Voir note* 14.)

Batterie de place de Port-Hope.

Le major titulaire Guernsey, commandant.

Inspectée à Port-Hope le 1er octobre.

Tir du canon le même jour, avec une pièce de 32, sous mes ordres. Le lieutenant Imlah remplissait les fonctions d'officier de tir, et le major Robert Dingwall, du 46e bataillon, marquait le temps.

Officiers présents:—
Le major titulaire Forbes W. Guernsey, et
Le lieutenant A. A. Adams.

Batterie, très faible. Uniforme, armes et fourniments des hommes, en bon état; ils paraissent être bien entretenus par un bon gardien, dans les salles d'armes attachées à la salle d'exercice.

Manœuvres d'infanterie, très médiocres; service des bouches à feu, très bien fait; réponses à des questions sur la théorie, très bonnes.

Le tir fut fait sur le bord du lac, avec un canon monté sur une plate-forme près de quelques maisons. J'ai recommandé que ce canon et cette plate-forme fussent déplacés de 50 verges à gauche. Cette batterie n'a pas concouru, cette année, pour le prix de suffisance offert par le gouverneur général.

Le bombardier O'Connor, de la batterie B—école royale d'artillerie—a rempli les fonctions d'instructeur, et le major Guernsey en parle favorablement dans son rapport.

Batterie d'artillerie de place de Sainte-Catherine.

Le capitaine W. Wiley (E. A. 1er), commandant, et
Le lieutenant A. Bruce (E.A., 2e).

Inspectée, le 13 octobre, dans la salle d'exercice. Uniforme, en bon état; carabines (longues), propres et bien entretenues; pas de bretelles. Une chèvre avec armement complet, à l'exception du tourniquet à crochet et de la cheville de la poulie, ce qui rend toute la machine complètement inutile.

Manœuvres d'infanterie—en tant qu'il en a été fait—réellement très bien. Maniement des armes et feux, très bien. Le tir a été exécuté sous ma surveillance avec un canon de 18 monté sur un affût de siège, au bord du lac; le lieutenant Imlah remplissait les fonctions d'officier de tir, et le chirurgien Dougan, du 19e bataillon, marquait le temps.

Les hommes de cette batterie sont doués d'un très beau physique. Ils ont des casques qui, toutefois, sont la propriété de la batterie.

Armement:—1 canon de 32 sans hausse; 1 canon de 24 qui n'a pas de guidons du tout. (Ni l'un ni l'autre de ces deux canons n'ont de plate-forme.) 2 pièces de 18 dont presque tous les armements manquent. Ce qui en reste est hors de service. (*Voir note* 15).

J'en ai parlé dans mon rapport de l'année dernière, et je vois que rien n'a encore été fait cette année. Cette batterie a été habilement enseignée par le lieutenant A.B. Clendenning, qui a suivi un cours dans la batterie A, et qui est un très bon officier sous tout rapport.

La batterie a de nouveau refusé de concourir pour le prix de suffisance offert par le gouverneur général.

Forts de Kingston.

Les forts Henry et Frédéric ont besoin de réparations, de même que quelques bâtiments dans les casernes de la Tête-du-Pont. Le besoin d'un manège se fait beaucoup sentir. Des évaluations ont été demandées pour ces travaux et seront transmises.

Armements.

Les armements et le matériel de guerre confiés à l'artillerie sont en bon état et régulièrement inspectés. Nous avons reçu dernièrement un nouveau canon de siège de 40, avec affûts et armements complets.

On trouvera ci-annexés la situation numérique générale de toutes les batteries à la revue, l'échelle de points pour le prix de suffisance offert par le gouverneur général, et un rapport sur la batterie B,—école royale d'artillerie.

Je recommande fortement de fournir six chevaux par canon pour les batteries de campagne, ainsi que des fourgons. Sans ces derniers, les batteries ne peuvent transporter que la moitié de leur monde, et moins de la moitié de leurs munitions.

Aujourd'hui, ces batteries passent bien une revue, mais elle ne pourraient pas entrer efficacement en campagne dans l'état où elles se trouvent à l'heure qu'il est.

OBSERVATIONS.

Je prends la liberté de faire remarquer que s'il était possible de réunir pour quelques jours les escouades des différentes batteries (de 16 hommes chacune seulement), au meilleur champ de tir disponible dans leur province, cela rendrait les concours de tir beaucoup plus équitables. Il n'est pas possible d'éprouver comme il conviendrait la force de chaque corps, lorsque presque chaque batterie exécute son tir dans des conditions différentes,—comme par exemple si la longueur des champs de tir n'est pas la même, ou si ces derniers vont en montant ou en descendant, ou sont de niveau. Les dépenses que cela demanderait ne seraient pas considérables; on ne serait pas obligé de payer pour l'usage de plusieurs champs de tir et l'on économiserait aussi les frais de voyages de l'officier de tir.

On pourrait se servir des canons de batterie de l'endroit choisi, et éviter ainsi les frais de transport.

La réunion des officiers et des canonniers des différents corps d'artillerie, faite de cette manière, aurait de bons résultats. Je suggérerais qu'on allouât ces jours de tir en sus des jours d'exercices annuels, qui sont loin de donner assez de temps.

Il y a de magnifiques champs de tir au Parc Woodbine, Toronto, ainsi qu'à l'île d'Orléans, Québec.

L'époque choisie, cette année, pour les campements, n'a pas favorisé de grandes réunions d'hommes et de chevaux de l'artillerie.

On disait très généralement que le mois de juin serait préféré à tout autre temps de l'année.

L'uniforme de la plupart des batteries était médiocrement ajusté. Il n'y avait pas de bottes; on voyait généralement des souliers de fantaisie lacés, ou des bottines à talons hauts.

Les éperons et les dragonnes faisaient presque complètement défaut.

Je doit consigner ici ma haute appréciation de l'habileté et du zèle de quelques-unes des batteries que j'ai eu l'honneur d'inspecteur cette année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. E. MONTIZAMBERT, lieutenant-colonel.
Sous inspecteur d'artilerie.

L'inspecteur d'artillerie,
Ottawa.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES PAR L'INSPECTEUR D'ARTILLERIE.

Batterie de campagne.

A cause de la saison avancée pendant laquelle les camps d'instruction ont été établis, les batteries d'artillerie, en général, n'ont pas réuni, cette année, un aussi grand nombre d'hommes que les années précédentes. Un très bon corps—la batterie de campagne de Shefford—qui devait se rendre au camp de Richmond, était si faible numériquement, que son commandant abandonna l'idée de sortir à cette occasion. Il ne saurait y avoir de doute que pour assurer une bonne assemblée de corps ruraux en temps de paix, le choix de la saison la plus convenable pour les exercices annuels doit être déterminé par les exigences de l'occasion et de la localité.

Je dois renouveler mes recommandations sur certains points de détail, et j'insisterais de nouveaux très fortement sur l'à-propos de porter le nombre des chevaux à 6 par canon, de 4 que l'on alloue actuellement. La recommandation qu'a faite le lieutenant-colonel Montizambert d'assembler les détachements des différentes batteries armées de la même espèce de canons, à un champ de tir central dans chaque province, pour le concours de tir, renferme, selon moi, une idée très bonne et très pratique. Les dépenses que cela nécessiterait seraient très peu de chose comparées aux bons effets que cela produirait sans doute en ajoutant à l'esprit de corps, au zèle et à la discipline des batteries.

Le très grand nombre de points faits par les batteries nos 1 et 2 de la 1ère brigade provisoire de Guelph, au concours de tir—points qui ont valu au premier de ces deux corps le prix de suffisance, pour cette année,—montrent quels bons résultats l'on peut obtenir par un soigneux enseignement du tir de peloton, qui a été habilement exécuté sous la direction du commandant de la brigade; surtout lorsque, comme cette fois, le tir est favorisé par l'état de la température, la longueur du champ de tir, etc.

Pour ce qui est de l'équipement des batteries de campagne, le besoin d'une bonne guêtre de cuir noir pour les hommes à cheval se fait beaucoup sentir; car, lorsque les grandes bottes (généralement fournies aux frais des officiers,) font défaut, l'apparence des hommes à cheval, chaussés de bottines ou de souliers sans sous-pieds, est à la fois disgracieuse et contraire aux règles du service.

Batteries de place.

Après plusieurs années d'expérience comme inspecteur, je suis forcé d'en venir à la conclusion que pour rendre ces corps même passablement bons, ils doivent être mis sur le même pied que les batteries de campagne, et faire au moins douze jours d'exercice chaque année. (*Voir note* 16.) Le temps nécessaire pour enseigner à une recrue les exercices ordinaires ainsi que le service exigé de chaque soldat, laisse très peu d'heures à consacrer aux manœuvres des bouches à feu; et si l'on ne recommence pas les exercices avant deux ans, le soldat les oubliera presque tous, et perd tout l'intérêt qu'il pourrait porter au corps.

Si le pays était obligé de se tenir sur la défensive dans une campagne, il nous faudrait immédiatement des troupes d'artillerie de place beaucoup plus nombreuses que celles actuellement en existence, pour défendre Kingston, Québec et Saint-Jean, N. B., ainsi que pour augmenter le nombre des hommes de l'artillerie royale d'Halifax; et il est en conséquence évident que dans ces localités, où des soldats peuvent être si aisément dressés, on devrait faire tous les efforts possibles pour organiser et encourager la formation de batteries d'artillerie de place.

Il est malheureux, néanmoins, que dans les villes susnommées il n'existe pas un nombre suffisant de bataillons d'infanterie pour satisfaire aux exigences de la population. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer dans de précédents rapports, la recrue ordinaire préfère le service moins dur et également agréable du soldat d'infanterie; il serait donc nécessaire de diminuer l'infanterie locale. Alors, l'artillerie de place deviendrait—comme c'est actuellement le cas dans quelques localités—plus populaire, et par conséquent meilleure.

J'éprouve beaucoup de plaisir à consigner ici l'excellente besogne qui a été faite sans ostentation par l'association d'artilleurs du Canada. Des réponses à une liste de questions préalablement préparées et publiées par l'inspecteur d'artillerie, ont été exigées comme partie du concours pour la meilleure batterie; et les connaissances qui ont été acquises par les membres de ces batteries personnellement, ne peuvent manquer d'être d'un grand avantage pour les corps en général. On propose que ce système soit continué l'année prochaine, et qu'il fasse partie de l'inspection de chaque batterie. Les règlements de concours de tir du canon ont été très soigneusement revisés et examinés, et la conséquence en a été un grand progrès sous ce rapport.

L'associtation est encore dans son enfance; mais, réunissant, comme elle le fait, dans un intérêt commun, tous les corps de la même arme, son influence, si elle est sagement dirigée dans l'intérêt général du service, ne peut manquer d'être d'un grand et durable avantage pour le Canada.

Elle a déjà reçu un accueil cordial de la part de l'Association Nationale d'Artilleurs de la Grande-Bretagne, et il est à espérer que l'on prendra les moyens de lui permettre d'envoyer au moins un peloton de tir en Angleterre, l'été prochain, pour qu'il prenne part encore une fois au concours national de Shoeburyness.

D. T. IRWIN, lieutenant-colonel,
Inspecteur d'artillerie.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT

(1) Il serait avantageux pour cette batterie de faire ses exercices annuels à son dépôt, l'année prochaine.

(2) Fortement recommandé.

(3) J'ai eu le plaisir de voir cette batterie encore une fois, cette année, et j'ai été heureux de la trouver dans un état aussi satisfaisant que lorsqu'il en a été fait rapport l'année dernière.

(4) Je souscris sans réserve à cette recommandation ; j'ai vu la batterie moi-même et j'en ai été satisfait.

(5) Je souscris à cette recommandation, et je considère que les canons seraient beaucoup plus utiles au collège militaire royal, à Kingston.

(6) Je partage les recommandations du lieutenant-colonel Cotton, aide-inspecteur d'artillerie, et je lis avec peine un pareil rapport sur cette brigade.

(7) J'éprouve beaucoup de plaisir à recevoir un rapport si satisfaisant.

(8) Je suis heureux de voir que la brigade de Charlottetown conserve sa bonne réputation.

(9) C'est un rapport très insatisfaisant quant à ce qui regarde le soin de l'équipement; cela indique beaucoup de négligence de la part du commandant.

(10) Je suis heureux de voir que le rapport concernant cette batterie fasse mention d'un progrès si marqué.

(11) C'est un rapport très satisfaisant. Je recommande que des marchepieds pour les sièges, ainsi que des musettes soient fournis.

(12) L'apparence et l'état satisfaisant, de toute manière, de cette brigade d'artillerie de campagne, que j'ai vue moi même, m'a causé beaucoup de satisfaction. Je partage la recommandation faite par le lieutenant-colonel Montizambert d'armer de nouveau la batterie no 2, si ce n'est que les canons devraient être pareils à celui de la batterie no 1.

(13) J'ai été très satisfait de ce que j'ai vu de ces deux batteries au camp de Niagara, et je souscris à la recommandation du lieutenant-colonel Montizambert à l'égard des réparations à faire à certains bâtiments pour les convertir en écuries.

(14) C'est un rapport très satisfaisant.

(15) L'insuffisance d'armement dont il est parlé ici, ne fait pas beaucoup d'honneur à l'officier à la garde de qui ils avaient été confiés.

(16) Je considère comme de la plus grande importance que les exercices des batteries de place soient annuels.

TABLEAU indiquant la force relative des batteries inspectées pendant l'année 1882, d'après l'échelle de points établie par l'Association d'artilleurs du Canada.

ARTILLERIE DE CAMPAGNE.

Sujets.	Uniformes et fourniments.	Canons, affûts et équipement.	Chevaux.	Harnais et harnachement.	Défilé—au pas, au trot et au galop.	Service des bouches à feu ; positions et devoirs généraux.	Réponses à des questions posées par des officiers (telles que pub.)—limit. à 2 p. chaq. offic. prés.	Répons. à des quest. pos. par des sous-offic. (telles que publiées)—lim. à 2 pour chaq. officier prés.	Manœuvres de campagne.	Maniement du sabre par les officiers et les sous-officiers montés.	Canons démontés et désemparés.	Discipline, y compris les détails de campement.	Un cinquième des points gagnés au tir de concours.	Présents à la revue d'inspection. Officiers	Sous-officiers et canonn.	Ch'vaux	Etat-major.	Observations.
Total des points.	10	10	10	15	15	25	5 chac.	2 chac.	25	5	10	10	—					Inspecté par
Montréal B. C......	9	9	8	13	10	20	14	27	15	×	7	8	56·8	2	65	29	2	Lt-col. Irwin.
Newcastle do	5	5	7	8	10	18	×	×	13	×	×	9	45·8	3	75	29	2	do
Woodstock do	5	6	7	5	11	15	×	×	12	×	×	7	36·8	3	55	29	2	do
Ottawa do	9	8	8	12	10	21	22	23	22	3	9	10	87·2	3	55	28 }	1 lt.-col.	Lt-colonel
Gananoque do	8	6	9	11	8	20	22	14	18	3	8	9	71·2	4	67	29 }	et 4...	Montizambert.
Kingston do	8	6	9	10	9	23	17	15	20	3	8	9	50·4	4	55	29	1	do
Durham do	9	7	9	12	9	22	21	17	20	4	8	7	76·0	3	65	29	2	do
London do .. .	9	9	8	10	10	22	30	21	24	×	10	10	69·6	4	64	29	2	do
1re bde. { N° 1 B C..	10	8	8	12	10	23	36	26	22	4	8	9	99·2	3	62	30 }	1 lt.-col.	do
Guelph. { N° 2 do ..	10	6	9	12	10	23	23	33	22	3	7	9	101·2	3	52	29 }	et 3...	do
Hamilton B. C........	9	8	9	12	8	24	16	14	21	3	10	10	69·0	4	60	28	2	do
Toronto do	10	8	8	13	9	22	×	×	22	4	8	10	81·8	3	55	25	....	do
Québec do	8	10	8	12	10	25	24	40	20	4	9	10	84·6	4	62	31	1	Lt-col. Cotton.
Richmond do	10	10	8	12	10	20	17·5	15	18	3	....	10	*	2	37	25	....	do
Halifax do	8	8	2	5	2	20	×	×	×	2	....	5	†	2	39	12	....	do

REMARQUES.—Sur les sujets marqués × les batteries n'ont pu donner satisfaction.

* Ne peut tirer avec l'armement actuel.

† Les points n'ont pas été comptés conformément aux règlements.

TABLEAU indiquant la force relative des batteries inspectées pendant l'année 1882, d'après l'échelle de points établie par l'Association d'artilleurs du Canada.

ARTILLERIE DE PLACE.

Sujets.		Uniforme et fourniments.	Exercices de compagnie.	Maniement des armes et feux.	Service des bouches à feu.	Réponses à des quest. posées par les offic. prés. (telles que publ.) limit. à 2 pour chaq. officier.	Réponses à des questions posées par les officiers présents (telles que publiées) limitées à 2 pour chaq. offic. et sous-offic.	Chaque officier et canonn. portant un certificat d'artillerie, 1re à 4e cl.	Chaque homme portant un insigne de suffisance pour 1881	Discipline et économie interne.	Un cinquième des points gagnés au tir de concours.	Présents à la revue d'inspection. Officiers	Présents à la revue d'inspection. Sous-officiers et canonn.	Présents à la revue d'inspection. Etat-major.	Observations.
Total des points.		10	10	10	25	5 chac.	2 chac.	4 à 1	25	10	—				Inspectés par
Artillerie de place de Lévis......	N° 1....	4	4	5	10	×	×	4	7	3	23·2	2	29	....	Lt-col. Irwin.
	2....	7	5	5	10	×	×	4	....	4	13·2	1	26	....	do
Brigade d'artillerie de place du Nouveau-Brunswick	1....	9	5	5	18	20	20	11	....	7	30·6	2	27	....	do
	2....	8	4	5	13	4	4	....	....	6	31·6	2	29	1 lt.-col.	do
	7....	3	....	2	10	×	×	....	....	2	21·2	2	38	5 ét.-maj	A Chatham par
	10....	9	4	6	16	4	21	....	... .	7	26·6	2	30	....	le lt-col. Irwin.
Brigade d'artillerie de place de Montréal	1....	8	7	7	18	11	13	7	....	6	10·2	2	21	....	do
	2....	8	6	6	12	9	7	12	....	7	7·4	2	22		
	3....	7	6	8	20	12	19	21	....	6	14·0	2	32	1 lt.-col.	do
	4....	7	6	6	15	14	3	6	....	5	19·6	2	18	4 ét.-maj	do
	5....	9	6	5	18	15	4	7	....	4	20·6	2	30	....	do
	6....	....	....	....	....	....	....	6	....	....	23·8	1	....	....	do
Cobourg, B. P.		9	5	7	24	24	14	4	....	10	36·8	3	42	....	Lt-colonel
Port-Hope, do		8	2	7	22	×	×	....	....	9	20·0	2	20	....	Montizambert.
Ste-Catherine, do		9	7	8	22	×	×	....	....	9	28·0	2	35	....	do
Gaspé, do		8	6	6	16	19	18	10	....	10	36·0	2	39	....	Major Holmes.
Saint-Jean, do		10	8	9	18	10	9	....	... .	6	....	2	37	....	Lt-col. Cotton.
1re brigade d'artillerie de place d'Halifax	N° 1....										22·4	1	10		do
	2....										17·2	1	10		do
	3....	*8	6	6	23	18	9	....	....	8	22·6	1	21	1 lt.-col. et 4 états-major	do
	4....										23·4	1	20		do
	5....										24·0	....	17		do
	6....										23·2	1	19		do

Brigade d'artillerie de place de l'Ile du Prince-Edouard	N° 1....	10	8	8	24	19	18	....	....	10	....	2	36	....	do
	2....	10	8	9	18	18	9	....	....	6	30·4	3	36	....	do

* Vu que toutes les batteries ont été inspectées ensemble, le manque de temps a empêché l'officier qui en a passé la revue, de faire une inspection détaillée de chacune d'elles. Les points donnés sont le résultat général pour toute la brigade.

Les batteries n'ont pas pu donner satisfaction sur les sujets marqués ×.

D. T. IRWIN, lieut.-colonel,
Inspecteur d'artillerie du Canada.

ANNEXE No 4

RAPPORT ANNUEL SUR LES ÉCOLES ROYALES D'ARTILLERIE.

L'adjudant général de milice.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus les rapports des lieutenants-colonels Montizambert et Cotton, sur les écoles royales d'artillerie, ainsi que sur les batteries dont ils ont le commandement.

1. Conformément aux ordres reçus, j'ai quitté le commandement de l'école royale d'artillerie, de Québec, le premier novembre, et j'ai la satisfaction de savoir que mon successeur—le lieutenant-colonel Cotton—qui a commandé la batterie depuis son organisation (en 1871), est extrêmement bien qualifié pour remplir avec zèle, intelligence et assiduité les fonctions plus générales et plus graves appartenant à la position de commandant de l'école royale d'artillerie et d'aide-inspecteur d'artillerie.

2. J'approuve entièrement la nature générale des recommandations des lieutenants-colonels Montizambert et Cotton, relativement à la nécessité d'augmenter la solde des sous-officiers et des soldats des deux batteries. Les salaires ont considérablement augmenté dans tout le Canada depuis que ces batteries ont été formées en 1871, et il ne paraît plus possible d'attirer la même classe de recrues (*Voir note* 1.)

Pour que ces écoles d'instruction militaire fonctionnent avec succès, l'intelligence moyenne des sous-officiers et des soldats devrait être d'un ordre élevé. Aujourd'hui, à Québec, faute d'hommes pour remplir les fonctions importantes inévitables, on est souvent forcé d'enrôler des recrues dont quelques-unes ne savent ni lire ni écrire, et même des gens dont l'éducation générale est si défectueuse qu'ils ne peuvent jamais par la suite être employés à instruire les nouveaux venus.

3. La nomination d'un inspecteur d'artillerie aux quartiers généraux amènera, j'espère, l'adoption d'un système plus complètement uniforme d'enseignement et d'examen dans les deux écoles d'artillerie qui seront sous sa direction.

4. Le recent ordre général relatif aux cours d'instruction sur les fortifications, les reconnaissances, etc., au collège militaire royal, fournira, j'espère, à un grand nombre d'officiers désireux d'apprendre leur service, l'occasion d'acquérir des connaissances sur ces importants sujets; et les résultats pratiques qu'on peut observer partout au Canada et qui sont dus à des officiers ayant passé par des cours d'instruction aux écoles royales d'artillerie, et ayant tiré le plus grand parti possible de l'enseignement pratique et théorique que l'on y donne, me donnent l'occasion d'insister encore une fois auprès de tous les officiers désireux de devenir des soldats de fait comme de nom, pour qu'ils voient bien la nécessité d'obtenir ainsi des connaissances dans l'art militaire.

5. Pendant l'année qui vient de s'écouler un sergent-armurier d'expérience, de l'artillerie royale a été attaché à la batterie A; le 4e dragons de la garde lui a également fourni un maître de manège. Les services de ces deux sous-officiers, qui possèdent les qualités requises, ont constamment été nécessaires et sont très précieux.

6. On remarquera que le nombre des officiers, sous-officiers et canonniers attachés à la batterie A pour y suivre les cours abrégés d'instruction, a considérablement diminue. Une classe spéciale d'infanterie a été autorisée pendant l'été, et huit ou neuf officiers ont demandé la permission de la suivre; mais comme deux sous-officiers seulement se sont présentés, on a dû abandonner l'idée de former cette classe spéciale. Il faut espérer néanmoins que faute d'écoles d'infanterie régulièrement organisées, on en reviendra à cette idée, et que les commandants de compagnies reconnaî-

tront l'avantage qu'il y aurait pour eux de faire instruire quelques-uns de leurs sous officiers dans une école d'instruction militaire pratique.

D. T. IRVIN, lieutenant-colonel,
Inspecteur d'artillerie.

RAPPORT ANNUEL SUR L'ÉCOLE ROYALE D'ARTILLERIE DE LA BATTERIE " A."

CITADELLE, QUÉBEC, 31 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus le rapport annuel sur l'école royale d'artillerie, batterie A, pour l'année expirant le 31 décembre courant.

J'en ai pris le commandement le 1er novembre dernier.

Pendant l'année, 9 officiers et 96 sous-officiers et soldats sont entrés à l'école. Sur ce nombre, 6 officiers et 30 sous-officiers et soldats ont suivi le cours abrégé, et 3 officiers ont suivi le cours complet. Sur les 66 sous-officiers et soldats enrôlés dans la batterie A, 18 se sont rengagés pour une nouvelle période de trois ans de service.

Batteries.	Officiers.	Sous-officiers et soldats	Total.
Batterie " A," E.R.A.	....	66	66
Hussards canadiens Queen's Own	....	3	3
Batterie de campagne de Québec	....	2	2
do Woodstock	....	1	1
Batterie d'artillerie de place nº 1, Québec	....	1	1
do do 2 do	2	5	7
do do 3 do	....	11	11
do do 1, Lévis	....	1	1
do do 2 do	1	1	2
do do Pictou, N.E.	....	3	3
17me bataillon	3	2	5
87me do	3	....	3
Total	9	96	105

Les certificats suivants ont été accordés depuis le dernier rapport en date du décembre 1881 :—

——	Cours complet.				Cours abrégé.				Présents.	Total.
	1re classe.	2me classe.	3me classe.	4me classe.	1re classe.	2me classe.	3me classe.	4me classe.		
Officiers	2	......	......	......	3	1	......	......	.....	6
Sous-officiers et soldats	.....	......	......	......	......	*2	3	3	24	32
Total	2	......	......	......	3	3	3	3	24	38

*Infanterie.

En outre, un examen spécial a eu lieu à Montréal, pour la brigade d'artillerie de Montréal, et les certificats suivants ont été accordés, savoir :—

A des sous-officiers et soldats 6 certificats de troisième classe; et à des officiers, 4 de deuxième classe.

Le tir annuel de la carabine a été fait par la batterie A au champ de tir de Lévis, et les rapports ont été transmis aux quartiers généraux. Chiffre de mérite pour 1882 :—51 32. Des prix s'élevant à $40 ont été donnés sur les fonds de la cantine pour le tir de la carabine.

Les sergents instructeurs d'infanterie ont été envoyés aux endroits suivants pendant l'année, savoir :—

Le sergent Genest, à l'école militaire de Montréal ;
" Cornish, au collège Sainte-Marie ;
" Coyne, au collège de Trois-Rivières ;
Le caporal Blais, au collège de Rigaud ;
Le sergent Cornish, au collège de Saint-Hyacinthe ;
" Philips { Sergent-major de camp aux camps de brigade de Richmond et de Sherbrooke ;
Le caporal Blais, instructeur au camp de brigade de Batiscan ;
Le sergent Phillips, " Proctor, " Coyne } Instructeurs, association d'exercice du 9e bataillon, Québec.

Il faudrait deux chevaux de plus pour permettre à la division de batterie de campagne de sortir dans un état convenable, et parer aux accidents.

Il a été fait de grandes réparations aux bâtiments et aux fortifications en général pendant l'année. Des casemates inhabitables depuis des années, ont été complètement réparées et sont maintenant occupées. La cantine a été transportée de l'ancien bâtiment dans les casemates ainsi réparées. Le bâtiment où elle était a besoin de grandes réparations qui seront faites, il faut espérer, dans le cours de l'année prochaine.

Une plate-forme en béton a été faite sur le flanc est du bastion Manns de la citadelle, et l'on y a monté le canon Pallisser transformé, de 8 pcs, se chargeant par la bouche; ce canon commande bien l'abord du port.

Le concours annuel entre les batteries A et B a eu lieu à Québec, cette année; la batterie B en est sortie victorieuse.

La nouvelle de la mort du major Hébert, de la batterie B, en service actif en Egypte, a été reçue ici avec beaucoup de regret par tous les membres de la batterie.

Je désire recommander très fortement que le commandant de la batterie B soit promu major, avec solde et indemnités de ce grade; de plus, que la solde de bonne conduite des sous-officiers et des soldats soit portée à cinq cents par jour au lieu de deux, trois et quatre cents pour la première, la deuxième et la troisième années de service respectivement; et, en outre, qu'il soit distribué des épiceries à chaque sous-officier et soldat, d'après l'échelle établie par les règlements de la milice.

Les quartiers affectés aux officiers, ainsi que la chambre d'ordinaire, sont très restreints, et il faut espérer qu'on portera bientôt remède à cet état de choses.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. H. COTTON, lieutenant-colonel,
Commandant de l'école royale d'artillerie.

L'inspecteur d'artillerie,
Ottawa.

RAPPORT ANNUEL SUR L'ÉCOLE ROYALE D'ARTILLERIE DE LA BATTERIE B.

KINGSTON, 21 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, pendant l'année expirant le 31 décembre 1882, 23 officiers et 170 sous-officiers et soldats sont entrés à l'école.

Les officiers se répartissent comme suit :—

		Officiers.
Artillerie, cours abrégé		2
Cavalerie,	"	2
Génie,	"	2
Infanterie,	"	17
		23

Soixante-cinq étaient des sous-officiers, canonniers, conducteurs et cavaliers des divers corps d'artillerie, de cavalerie et d'infanterie des provinces d'Ontario et du Manitoba.

De plus, 105 sous-officiers et soldats se sont enrôlés et rengagés dans la batterie B.

Voici une liste des certificats accordés, savoir :—

Certificats de 1ère classe, cours complet	2
" " cours abrégé	18
" 2ème classe "	4
" 3ème "	14
" 4ème "	13
" de fréquentation, cours complet et cours abrégé	46
Total	97

En outre des travaux ordinaires de l'école d'artillerie qu'ils ont eu à faire, les instructeurs ci-dessous mentionnés ont été employés comme suit, savoir :—

Le sergent d'état-major Lynden, à la batterie de campagne de Kingston ;
Le sergent d'état-major Reily, do d'Hamilton ;
" Maguire, 3e et 4e régiments de cavalerie ;

Le sergent instructeur d'infanterie Billman, de l'école militaire, Ottawa, au collège d'Ottawa, et au Lycée (*High School*) de Mount Forrest ;

Le sergent instructeur d'infanterie James Sloane, à l'Institut et au collège Dufferin, de London ;

Le sergent instructeur d'infanterie Charles H. Hawlett, à l'école militaire de Toronto, et sergent-major de brigade, au camp de Cobourg.

Les cadets du collège militaire royal ont eu les cours ordinaires d'équitation donnés par feu le major Hébert et le lieutenant Donaldson, assistés du maître de manège, le sergent d'état-major Maguire, de l'école royale d'artillerie.

Le major Walker, du G. R., inspecteur du génie, et faisant partie du personnel du collège militaire royal, a bien voulu enseigner les officiers attachés à l'école royale d'artillerie. Des ordres précis ont dernièrement été expédiés à ce sujet.

Le concours annuel entre les batteries A et B, pour les manœuvres de force et le service des bouches à feu a eu lieu à Québec le 5 et le 6 septembre ; la batterie B a eu la bonne fortune de sortir victorieuse des deux épreuves.

L'association de carabiniers de la batterie a été très forte cette année ; les concours ont eu lieu en août. L'association a donné \$240 en prix, et les citoyens de Kingston ont donné en argent et en nature, le montant élevé de \$250.

Les instructions de mousqueterie, les concours de batterie, les exercices à cheval, et les jeux athlétiques ont eu lieu comme à l'ordinaire ; le conducteur Shannaghan et le canonnier Jolin étaient, l'un le concurrent monté et l'autre le concurrent à pied pour la coupe de Lord Dufferin.

Le major général Strange, de l'A. R., ci-devant commandant de l'école royale d'artillerie, s'est retiré du service en mars dernier, au grand regret de toute la milice d'artillerie canadienne.

On ne saurait trop estimer les services rendus par cet officier à l'artillerie canadienne ; il a fondé l'association d'artilleurs du Canada, qui fait tant de bien aux troupes.

Nous avons à regretter profondément la perte du major Hébert, lieutenant de batterie qui a pris du service en Egypte et qui est mort de la fièvre, au Caire, le 1er novembre dernier.

Eu égard au prix élevé de la main-d'œuvre, à la paye donnée aux troupes des Etats-Unis, qui sont si près de nous, et à la solde élevée que reçoit la police à cheval du Nord-Ouest, je recommande fortement que la paye des soldats des batteries soit légèrement augmentée ; je suggérerais 45 cents par jour, avec 5 cents de plus comme paye de bonne conduite, et une ration gratuite de pain, de viande et d'épiceries.

Cela serait encore assez peu pour l'ouvrage que les hommes ont à faire dans un établissement d'éducation comme celui-ci, où le service doit être régulièrement fait, en outre des autres devoirs qu'il y a nécessairement à remplir quand il faut tenir garnison avec une poignée de monde dans une ville importante comme Kingston.

J'ai l'honneur de dire que j'ai été habilement aidé de mon second en commandement, le major Short, ainsi que par tous les officiers et sous-officiers du personnel de l'école royale d'artillerie. Le major Short a commandé pendant ma longue tournée d'inspection, et il a rempli tous ses devoirs à mon entière satisfaction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur.

C. E. MONTIZAMBERT,
Lieutenant-colonel.
Commandant de l'école royale d'artillerie.

L'inspecteur d'artillerie,
Ottawa.

NOTE DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) La question de l'augmentation de solde pour ces écoles d'artillerie, est une question qui demande une attention immédiate, vu que l'efficacité de ces écoles dépend de ce que la paie soit assez forte pour attirer une bonne classe d'hommes qui aient une assez bonne éducation.

ANNEXE No 5.

INSPECTION DU GÉNIE.

COLLÈGE MILITAIRE ROYAL, 31 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai inspecté les compagnies du génie dans l'ordre suivant, savoir :—

GÉNIE DE MONTRÉAL.

J'ai inspecté cette compagnie le 9 courant, sur l'île Ste-Hélène, Montréal; j'étais accompagné du lieutenant-colonel Worsley, aide-adjudant général intérimaire du district militaire n° 5. Je regrette de dire que l'effectif de la compagnie, à la revue, était très peu nombreux; il ne comprenait que 3 officiers et 28 sous-officiers et soldats. L'équipement était en assez bon état, mais les tuniques sont mauvaises et ont besoin d'être renouvelées. Les armes étaient très sales, fait sur lequel j'attirai moi-même l'attention de l'aide-adjudant général intérimaire, sur les lieux. Le corps s'acquitta des exercices ordinaires de compagnie aussi bien qu'on pouvait raisonnablement le désirer, et je constatai qu'il avait pratiqué les tranchées d'abri et qu'il était assez bien au fait de cet ouvrage. Après les exercices, je procédai à l'inspection des travaux faits par la compagnie pendant la période consacrée à son instruction, et c'est avec grand plaisir que je me déclare très satisfait d'elle sous ce rapport.

Un pont de communication avait été jeté sur un abîme de 60 pieds, et la compagnie passa dessus. J'examinai soigneusement ce pont et questionnai les sous-officiers qui avaient été chargés de le construire, et je puis dire que l'ouvrage était bien exécuté et faisait beaucoup d'honneur à la compagnie.

Deux fosses à canons transformées en batterie avaient aussi été exécutées de grandeur naturelle et je trouvai l'ouvrage bien fait. Une fosse à tirailleurs avait aussi été pratiquée. Une escouade d'hommes reçut ensuite l'ordre de construire un ponton avec des tonneaux, ce qu'elle fit en peu de temps; j'ajouterai que le brêlage a a été très correctement fait. Je questionnai minutieusement les sous-officiers et les hommes sur divers détails des travaux, et j'obtins d'eux des réponses satisfaisantes, ce qui montre qu'ils avaient porté beaucoup d'intérêt à l'ouvrage.

Le grand défaut de cette compagnie est d'être trop peu nombreuse. Il est très regrettable que le nombre complet de soldats ne soit pas enrôlé pour profiter de l'excellente instruction que la compagnie reçoit du major Kennedy.

Pendant que nous en sommes à ce sujet, je prendrai la liberté d'attirer l'attention sur un rapport spécial que j'ai envoyé directement par l'entremise de l'aide-adjudant général intérimaire, demandant qu'un tarif de solde spécial d'une piastre par jour fût accordé à la compagnie, cette année, si c'était possible, et je recommande fortement que cela soit fait. Je dois renvoyer encore une fois à mon rapport de l'année dernière, dans lequel je faisais voir que la difficulté de maintenir des compagnies du génie deviendra insurmontable, j'en ai peur, à moins que l'on ne reconnaisse franchement qu'elles ont des travaux particulièrement durs à faire et qu'elles doivent en être récompensées. J'ose encore attirer l'attention des autorités sur ce point vital, et je demande qu'on lui accorde l'attention que son importance demande.

COMPAGNIE DE BRIGHTON.

J'ai inspecté cette compagnie au camp de Sussex, le 11 courant. Elle est au grand complet; il y avait à la revue 3 officiers et 36 sous-officiers et soldats. Les hommes sont doués d'un excellent physique; mais, malheureusement, ils sont encore mal équipés; les tuniques, en général, sont beaucoup trop petites pour les soldats de

cette compagnie. J'ai dit au major Vince d'en demander de plus grandes, et j'espère que cela sera accordé.

La compagnie s'est acquittée des exercices d'une manière assez médiocre ; le major Vince m'a dit qu'elle avait intentionnellement consacré tout son temps aux travaux du génie, et j'ai trouvé si bien faits les ouvrages qu'elle avait exécutés que je n'ai pu l'en blâmer. Néanmoins, je lui ai fait remarquer qu'à l'avenir je m'attendais à lui voir faire des progrès dans les exercices de compagnie, car bien que la connaissance du génie soit la seule raison d'être des soldats de cette arme, cependant il ne faut jamais oublier que les ingénieurs sont d'abord des soldats et que le génie s'ajoute aux exercices ordinaires de l'infanterie, mais ne les remplace pas.

Après l'inspection des armes, etc., la compagnie fut appelée à exécuter des travaux du génie et fit les suivants pendant la journée, savoir :—Cinq espèces différentes de tranchées d'abri, y compris la tranchée couverte (*bullet shed*) ; transformation de deux fosses à canons précédemment faites, en une batterie de deux canons ; une casemate de campagne pour mettre les réserves à l'abri, etc. J'ai été très satisfait de la manière dont les ouvrages ont été exécutés, et spécialement de celle dont le lieutenant Tompkins choisit son détachement de travailleurs et construisit la casemate avec une simple esquisse au crayon pour se guider. L'habileté des hommes à se servir de la hache, ainsi que celle qu'ils ont montrée en construisant des charpentes avec le seul secours de la hache et de la tarière et au moyen de chevilles de bois, était particulièrement remarquable.

Le lieutenant Connell, qui était chargé de la transformation des fosses à canons en batterie, a également bien fait sa besogne. La compagnie avait jeté un pont à clef unique, de 30 pieds, sur un cours d'eau qui bornait le camp. Tout le bois nécessaire pour ce pont et les autres ouvrages a été abattu sur les lieux, et les charpentes ont été en partie assujéties par des chevilles de bois au lieu d'embrêlage, vu que le câble convenable faisait défaut. Là, encore, nous eûmes l'occasion d'éprouver les ressources des hommes. Je fus témoin de l'enlèvement de ce pont le lendemain matin, et je pus encore une fois constater combien ils étaient habiles à se servir de la hache. Les charpentes étaient trop pesantes pour que le nombre d'hommes disponibles pussent les lever ; deux hommes vainquirent cette difficulté en coupant à la hache les courbes de l'une de ces charpentes, et la laissant tomber dans une position perpendiculaire,—après quoi elle fut aisément retirée ; puis on laissa tomber l'autre charpente dans l'eau. (*Voir note* 2.)

En somme j'ai été bien satisfait de cette compagnie, et je puis dire avec confiance que s'il en était besoin, elle pourrait rendre le service d'un excellent corps de génie.

J'ai dit au major Vince de demander un nouvel approvisionnement d'outils du génie, et je prends la liberté de recommander qu'il soit fait droit à cette demande.

Je recommanderais encore une fois que l'effectif de cette compagnie fût porté disons à 70 hommes. Le major Vince me dit qu'il peut trouver les hommes, et il est certainement à désirer qu'il ait l'occasion d'en instruire un plus grand nombre que celui qu'il est actuellement autorisé d'avoir.

COMPAGNIE DE CHARLOTTETOWN.

J'ai inspecté cette compagnie, le 14 courant, accompagné du major Freeland, major de brigade de l'Ile du Prince-Edouard. Il y avait à la revue 2 officiers et 26 sous-officiers et soldats ; 10 hommes étaient portés absents sans permission, et l'effectif total du corps se composait de 2 officiers et de 41 sous-officiers et soldats.

Cette compagnie était très bien commandée, l'uniforme était en bon état et l'apparence, à la revue, ne laissait rien à désirer, si ce n'est que les armes auraient pu être plus propres; mais là—je regrette de le dire—doivent se borner mes éloges. Les exercices ont été mal faits, et, exception faite de l'officier commandant, il paraissait y avoir une déplorable ignorance de la part de tous, et spécialement chez l'officier commandant en deuxième. Renseignements pris, je constatai qu'on n'avait pas même essayé d'exécuter des ouvrages du génie, et que la compagnie ne possédait pas d'outils d'aucune espèce. (*Voir note* 3.)

J'eus une conversation avec le major Doherty au sujet de l'état dans lequel se trouvait la compagnie ; ce monsieur montra un vif désir d'entreprendre des ouvrages

du génie, et d'après tous les renseignements que j'ai obtenus, je crois qu'on s'efforcera cet hiver de mettre la compagnie sur un bon pied. Agissant dans cette croyance, j'ai envoyé au major Doherty une liste des articles dont il a besoin pour commencer l'enseignement, et il m'a dit qu'il demanderait ces articles avec la promesse qu'il seront utilisés et que l'instruction sera vigoureusement poussée. Dans ces circonstances, je recommande que les outils en question soient fournis, car sans cela on ne pourrait rien faire. Le major Doherty a manifesté le désir d'envoyer un officier à Kingston, cet hiver, dans le but de le faire instruire ; si cela peut être fait, il n'y a pas de doute qu'il en résultera un grand avantage pour sa compagnie.

J'ai dit en termes très clairs à ce corps, que l'existence de compagnies du génie sans aucune éducation propre à cette arme, était dommageable à elles-mêmes comme à tout le service en général, pour les raisons mentionnées dans mon rapport de l'année dernière, et j'espère que mon inspection aura pour effet d'amener tous les membres sans distinction de cette compagnie, à faire un effort pour se mettre sur le même pied que les excellents corps de Montréal et de Brighton.

Je me contenterai de renvoyer de nouveau ici à mes recommandations générales au sujet du génie, telles qu'elles se trouvent dans mes précédents rapports. Il est vraiment regrettable que les compagnies de Toronto et de Saint-Jean aient cessé d'exister, mais j'ose espérer que si l'on tient compte de mes recommandations au sujet de la solde (sauf à n'accorder l'augmentation qu'aux compagnies disciplinées), on n'aura pas de difficulté à rétablir ces compagnies et à en former de nouvelles dans d'autres grandes villes, ainsi que recommandé.

Il ne saurait y avoir de doute qu'il serait avantageux pour la milice active, que le génie fût mis sur un pied d'efficacité parfait. On peut dire que le long débat au sujet de la bêche est clos. Il est universellement admis qu'un outil de pionnier devra bientôt faire partie de l'équipement personnel de chaque soldat d'infanterie; et, cela étant, le premier devoir des compagnies du génie est aujourd'hui de fournir le nombre d'instructeurs nécessaires. Il n'y a pas de doute qu'il est précieux de posséder un corps de troupes, si petit qu'il soit, qui ait pratique les tranchées d'abri, lorsque, pour des raisons tout à fait en dehors de son contrôle, la masse de l'infanterie ne saurait s'acquitter de cette branche éminemment importante du service en campagne, savoir, la prompte construction de tranchées d'abri.

A mon avis, les inspections annuelles combinées avec un traitement généreux sous le rapport du matériel, etc., sont éminemment importantes pour augmenter l'efficacité du génie, vu qu'elles tendent à créer parmi les corps de cette arme une rivalité salutaire qui a fait défaut jusqu'ici. Si le génie était un peu plus nombreux, des concours annuels (*voir notes* 4 *et* 5) semblables à ceux qui stimulent si grandement aujourd'hui l'énergie des corps d'artillerie, seraient sans doute d'un grand prix; et il me semble que maintenant qu'il y a deux compagnies du génie réellement établies, la principale chose à désirer est d'étendre le mouvement à toutes les grandes villes, en encourageant de toute manière l'établissement de nouveaux corps de cette arme. Je vois qu'on pense très généralement que les officiers de ces compagnies doivent être des ingénieurs civils, et je suppose que cela empêche un grand nombre d'embrasser la carrière du génie. C'est sans doute une très bonne chose d'avoir des ingénieurs civils comme officiers de ces corps, mais quand on n'en trouve pas il n'y a aucune raison quelconque pour empêcher un homme intelligent d'entreprendre la besogne. Je répète ici que ce qu'il nous faut pour à présent, c'est le génie mis à la portée de tout le monde en vue des services de pionnier et de campement en campagne. Les travaux scientifiques pourront venir plus tard, et avec eux les hommes pour les exécuter. Une fois que cette arme sera établie et que son importance sera reconnue par les troupes d'infanterie, on n'aura pas de difficulté à trouver des officiers pour aucune branche spéciale de ce service, qui sera alors regardé comme une précieuse addition à la milice canadienne.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.

G. R. WALKER,,
Capitaine du génie roya et major local.

A l'adjudant général de milice,
Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) J'ai vu moi-même les ouvrages faits par cette compagnie ; ils m'ont paru réellement très bons, et j'éprouve beaucoup de plaisir à voir que le rapport de l'inspecteur est si favorable. La compagnie est numériquement faible toutefois, et je recommande à la sérieuse considération du gouvernement les observations de l'inspecteur au sujet de l'augmentation de la paye du génie.

(2) J'ai eu le plaisir d'examiner les excellents ouvrages faits par cette compagnie, et j'ai considéré qu'ils faisaient beaucoup d'honneur à tous les intéressés. Je souscris sans réserve à tout ce que dit le major Walker sur l'importance de ce corps, et je suis sûr que l'argent que le gouvernement dépenserait pour l'augmenter, même s'il devait en coûter considérablement au pays, serait de l'argent bien placé.

(3) Je lis avec peine ce rapport sur le génie de Charlottetown, et je recommande que son existence dépende entièrement de ce qu'il fera cet hiver. Négliger les armes et les exercices, et ne rien connaître des devoirs du génie, voilà certes des accusations graves contre ce corps.

(4) Je considère que ces observations générales du major Walker sont d'une grande importance. Si le gouvernement du Canada encourageait un concours entre des *escouades du génie*, à quelque endroit central, cela serait d'un grand avantage pour le service.

(5) Je recommanderais aussi que l'on se procurât, pour le génie du Canada, un approvisionnement de *bêches Wallace*, récemment inventées par le major Wallace, des carabiniers royaux du Roi, et dont une quantité a été distribuée aux troupes impériales. Je les ai vu essayer par les volontaires en Angleterre, et je puis les recommander fortement ; elles ne coûtent qu'environ $1.50 pièce, et on les aurait à meilleur marché en gros.

ANNEXE No 6.

(A.)—CERTIFICATS D'ARTILLERIE.

PROVINCE D'ONTARIO.

LISTE des officiers, sous-officiers et autres, de la milice active, qui ont obtenu des certificats de l'école royale d'artillerie, à Kingston, pendant l'année 1882.

Nom et grade.	Corps.	Date des certificats.				Cours complet ou abrégé.
		1re classe.	2me classe.	3me classe.	4me classe.	
Baker, Robert, canonnier	Batterie "B," E.R.A			18 déc		Abrégé.
Beebe, G., canonnier et conducteur	Batterie de campagne de Toronto				5 mai	do
Davidson, John, lieutenant en 1er	1re brigade provisoire d'artillerie de campagne	28 avril				do
Davison, Albert, canonnier	Batterie "B," E.R.A				8 mai	do
Doyle, Patrick, canonnier et conducteur	do				15 do	do
Drennan, W. M., lieutenant en 2nd	Batterie de campagne de Kingston		11 août			do
Farley, Alfred A., lieutenant et capitaine	Batterie "B," E.R.A	29 août				Complet
Gibson, W., maréchal des logis	Batterie de place de Toronto			9 déc	18 déc	Abrégé.
Gribble, John, canonnier	Batterie "B," E.R.A					do
Hickey, Thomas, canonnier et conducteur	Batterie de campagne de Durham				8 mai	do
Hutchinson E. A. brigadier	do London			19 déc	5 do	Complet
Hyndman, William, canonnier	Batterie "B," E.R.A					Abrégé.
Hynes, H., canonnier et conducteur	Batterie de campagne de London				18 déc	do
Johnson, William, canonnier	Batterie "B," E.R.A			18 déc		do
Morton, Andrew W., capitaine	14e bataillon	10 août				do
Nixon, Thomas, maréchal des logis	Batterie de campagne de Winnipeg			18 déc		do
Perritt, W., canonnier et conducteur	do Durham				14 août	do
Pike, Robert, canonnier et conducteur	do Toronto				14 do	do
Pope, N., canonnier et conducteur	do d'Ottawa				14 do	do
Potts C., canonnier et conducteur	Batterie "B," E.R.A			15 août		do
Robertson, Charles, canonnier et conducteur	Batterie de campagne de Durham				8 mai	do
Robinson, J. S., fonctionnaire bombardier	Batterie "B," E.R.A				21 juillet	do
Smart, R. W., canonnier et conducteur	Batterie de campagne de Durham				14 août	do
Smart, W. Crawford, maréchal des logis	do do			28 avril		do
Smythe, R. T., canonnier et conducteur	1re brigade provisoire d'artillerie de campagne				5 mai	do
Taylor, James maréchal des logis	Batterie de campagne d'Ottawa			28 avril		do
	Total	3	1	8	14	26

PROVINCE DE QUÉBEC.

LISTE des officiers, sous-officiers et autres, de la milice active, qui ont obtenu des certificats de l'école royale d'artillerie, à Québec, pendant l'année 1882.

Nom et grade.	Corps.	Date des certificats.				Cours complet ou abrégé.
		1re classe.	2me classe.	3me classe.	4me classe.	
Arnton, W. H., lieutenant en 2nd	1re brigade d'artillerie de place de Montréal		22 juin			Abrégé.
Bell, J. J., brigadier	do do			22 juin		do
Brush, F., lieutenant en 2nd	do do		22 juin			do
Cooper, J., maréchal des logis	do do			22 juin		do
Crawford, lieutenant en 2nd	Brigade d'artillerie de place du N.-Brunswick.		6 avril			do
Devey, William, maréchal des logis	Batterie de place de Pictou				1er avril	do
Early, J. maréchal des logis	Batterie de place n° 3, Québec				21 do	do
Fages, John Archibald, lieutenant en 2nd	87e bataillon	21 avril				do
Hibbens, J., maréchal des logis chef	Brigade d'artillerie de place de Montréal			22 juin		do
Houde, Louis P., lieutenant en 2nd	Batterie de place n° 2, Lévis	1er avril				do
Howard, E., lieutenant en 2nd	Brigade d'artillerie de place de Montréal		22 juin			do
Howell, H. A., brigadier	do do			22 juin		do
Hudon, J. A. G., lieutenant en 1er	Batterie de place n° 1, Québec	15 avril				Complet
Hudon, L. D., capitaine	Bataillon provisoire de Témiscouata	21 do				Abrégé.
Kilburn, J. H., maréchal des logis	Batterie de campagne de Woodstock			21 avril		do
Lessard, F. L., lieutenant en 1er	Batterie de place n° 2, Québec	4 avril				Complet
Mulcahey, A., bombardier	Batterie "A" E.R.A			1er avril		Agrégé.
McEdwards, J., canonnier	do			21 do		do
McInenly, T., maréchal des logis	Batterie de place n° 3, Québec				21 avril	do
Scott, T. W., bombardier	Brigade d'artillerie de place de Montréal			22 juin		do
Stevenson, D., lieutenant en 2nd	do do		22 juin			do
Swift, E. G., brigadier	do do			22 juin		do
	Total	5	5	9	3	

(B.)
CERTIFICATS DU GÉNIE.

LISTE des officiers, sous-officiers et autres, qui ont obtenu des certificats de l'école royale d'artillerie, à Kingston, pendant l'année 1882.

Nom et grade.	Corps.	Date des certificats.				Cours complet ou abrégé.
		1re classe.	2me classe.	3me classe.	4me classe.	
Moffatt, James W., lieutenant en 2nd	Compagnie du génie de Montréal	23 nov.				Abrégé.

(C.)—CERTIFICATS DE CAVALERIE.

Nom et grade.	Corps.	1re classe.	2me classe.	3me classe.	4me classe.	Cours complet ou abrégé.
Carley, J., sergent	3e régiment provisoire de cavalerie			14 août		Abrégé.
Creighton, G., sergent	do do			14 do		do
Johnson, D., sergent	do do			14 do		do
McKinlay, S. M., sergent	do do			14 do		do
Mossom, D., sergent	Gardes du corps du gouverneur général			20 déc.		do
Orchard, W. H., lieutenant en 2nd	4e régiment provisoire de cavalerie		10 oct.			do
	Total		1	5		6

(D.)

CERTIFICATS D'INFANTERIE.

Liste des officiers, sous-officiers et autres, qui ont obtenu des certificats des écoles royales d'artillerie, pendant l'année 1882.

Nom et grade.	Corps.	Date des certificats.		Cours complet ou abrégé.
		1re classe.	2e classe.	
Baillie, William M., capitaine	47me bataillon	8 août		Abré.
Bowie, H. W., lieutenant en 2nd	Gardes à pied du gouv. général.	6 avril		do
Brennan, F. H , lieutenant en 2nd	57me bataillon	23 août		do
Cartwright, R. C., lieutenant	14me do	8 do		do
Day, M. L., lieutenant en 2nd	41me do	28 avril		do
Duncan, W., sergent	49me do	28 juin		do
Healey, Thos. H., sergent	47me do	28 do		do
Jackson, David E., capitaine	41me do	28 mars		do
Kelly, Thomas, capitaine	47me do		15 nov.	do
Living, Charles E., sergent	43me do	12 déc.		do
Murray, jun., James, lieutenant en 2nd	14me do	8 août		do
McLean, John B., lieutenant en 2nd	31me do	8 do		do
Poliquin, Achille, caporal	17me do		1er déc.	do
Quinney, H., sergent	Gardes à pied du gouv. général.	28 juin		do
Roger, Eugene, caporal	17me bataillon		1er déc.	do
Shannon, Lewis W., lieutenant en 2nd	14me do	8 août		do
Skinner, J. S., lieutenant en 2nd	14me do	8 do		do
Thompson, W. Clay, capitaine	39me do	18 mai		do
Trickey, N., sergent	41me do		28 juin	do
Walker, David J., lieutenant	47me do	8 août		do
Ward, James, capitaine	35me do	8 do		do
	Total	17	4	21

RÉCAPITULATION.

—	Certificats émis par les écoles royales d'artillerie.				Total, cours complet ou abrégé.
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	
Artillerie	8	6	17	17	48
Génie	1				1
Cavalerie		1	5		6
Infanterie	17	4			21
Total	26	10	22	17	76

ANNEXE No 7.

CERTIFICATS D'ÉCOLE MILITAIRE.

PROVINCE D'ONTARIO.

NOMS des officiers et des sous-officiers de la milice active qui ont obtenu des certificats des écoles d'instruction militaire à Toronto et à Ottawa, pendant l'année 1882.

Nom et grade.	Corps.	Certificats de seconde classe et leur date.
Allan, David M., capitaine	30e bataillon	16 février.
Appelbe, R. S., capitaine	10e do	24 do
Ault, Arthur W., lieutenant en 2nd	59e do	5 avril.
Baker, Gordon, lieutenant	59e do	5 do
Barker, Robert L., sergent	20e do	24 février.
Bliss, D. C. F., lieutenant en 2nd	Batterie de campagne d'Ottawa	5 avril.
Burnet, Thomas F., caporal	35e bataillon	24 février.
Burritt, William H., lieutenant en 2nd	56e do	5 avril.
Chesley, Henry P., caporal	Gardes à pied du gouv. général	17 do
Cleland, Hugh R., lieutenant en 2nd	31e bataillon	24 février.
Coté, Narcisse O., lieutenant en 2nd	Gardes à pied du gouv. général	30 mars.
Drummond, George, sergent	56e bataillon	5 avril.
Elliott, James A., lieutenant en 2nd	56e do	5 do
Francis, Francis, sergent	10e do	24 février.
Grace, James C., lieutenant en 2nd	45e do	5 avril.
Graham, Adam W., lieutenant	25e do	16 février.
Grant, George W., lieutenant en 2nd	Gardes à pied du gouv. général	17 avril.
Gray, Henry H., caporal	do	17 do
Hammond, Charles C., caporal	25e bataillon	4 mars.
Hodgins, John, caporal	Gardes à pied du gouv. général	17 avril.
Johnson, Alfred S., lieutenant	18e bataillon	16 février.
Johnston, Thomas J., sergent	46e do	16 do
Landrigan, John, sergent		
Lanskail, J., sergent	12e do	4 mars.
Lawson, William, caporal	26e do	24 février.
Lee, Marcus, sergent	77e do	24 do
Lees, William, sergent	43e do	5 avril.
Leigh-Spencer, Oliph, lieutenant en 2nd	10e do	24 février.
Macdonell, Henry, caporal	Gardes à pied du gouv. général	17 avril.
Mason, Lawrence P., caporal	2e bataillon	4 mars.
Moberly, John E., lieutenant	35e do	4 do
Moir, Alexander, lieutenant	30e do	16 février.
Morrison, James, lieutenant en 2nd	56e do	5 avril.
Mussen, John R., sergent	37e do	4 mars.
McEwen, Robert, lieutenant	26e do	16 février.
O'Donovan, John J., lieutenant en 2nd	34e do	24 do
O'Grady, J. W. de C., payeur	43e do	5 avril.
Raymond, L. Clark, sergent	44e do	24 février.
Robson, Thomas E., lieutenant	26e do	16 do
Roe, Charles C., sergent	20e do	24 do
Rogers, Joseph E., sergent	35e do	24 do
Rolling, James, sergent	25e do	16 do

Province d'Ontario—*Fin*.

Noms des officiers et des sous-officiers de la milice active qui ont obtenu des certificats des écoles d'instruction militaire à Toronto et à Ottawa, pendant l'année 1882.

Nom.	Corps.	Certificats de seconde classe et leur date.
Ross, Henry, caporal	Gardes à pied du gouv. général	17 avril.
Sherwood, Percy, Arthur		5 do
Stephen, Edward L., sergent	35e bataillon	4 mars.
Sutherland, George, caporal	10e do	4 do
Thompson, Joseph Boyce, lieutenant en 2nd	2e do	24 février.
Thompson, Philip N., lieutenant en 2nd	Gardes à pied du gouv. général	30 mars.
Tubby, W. G.. lieutenant	20e bataillon	24 février.
Williams, George, lieutenant	42e do	29 mars.
Young, Wellington, caporal	77e do	4 do

Certificats de seconde classe.. 51

Province de Québec.

Nom.	Corps.	Certificats de seconde classe et leur date.
Barry, John J., lieutenant en 2nd	Bataillon provis. de Témiscouata	3 mars.
Benoit, Benjamin A., sergent	84e bataillon	25 février.
Bernier, F. G., sergent	61e do	17 do
Booth, W. J., sergent	54e do	25 do
Burns, J H., lieutenant en 2nd	83e do	25 do
Bussière, Adolphe, lieutenant en 2nd	80e do	2 mars.
Cartier, J. E. B., sergent	84e do	17 février.
Cassels, Richard S., caporal	2e do	10 do
Coté, Hilaire, lieutenant en 2nd	76e do	2 mars.
Coulombe, Etienne, lieutenant en 2nd	Bataillon provis. de Dorchester	2 do
Delfausse, J. H R., lieutenant en 2nd	83e bataillon	2 do
Desparois, Paul, lieutenant	64e do	3 do
Dunn, Andrew J., sergent-major	85e do	2 do
Evans, Thomas, lieutenant	11e do	3 do
Fournier, Cleophas, lieutenant en 2nd	61e do	10 février.
Gauvin, Michel, sergent	81e do	2 mars.
Gervais, Alphonse S., sergent	84e do	17 février.
Hall, Clark, lieutenant	52e do	25 do
Hitchcock, G. P. H., lieutenant	58e do	2 do
Jones, William, sergent	83e do	3 do
Laferrière, A. A., capitaine	86e do	25 do
LaRue, Ernest, lieutenant en 2nd	87e do	2 mars.
Lent, Arthur A., caporal	60e do	25 février.
Marcotte, Tancrède, sergent	81e do	2 mars.
Mason, Tancrède, sergent	83e do	25 février.
Nicholson, James, lieutenant en 2nd	64e do	2 mars.
Paré, Léon, sergent	81e do	2 do
Paré, Olivier, sergent	81e do	17 février.
Parent, J. E., lieutenant	83e do	2 mars.
Persons, J. J., lieutenant en 2nd	52e do	25 février.
Reni, Henri, sergent	80e do	25 do
Rochette, Gédéon, lieutenant en 2nd	86e do	25 do
Rossignol, E., lieutenant en 2nd	Bataillon provis. de Kamouraska	17 do
Roy, Octave, lieutenant en 2nd	87e bataillon	3 mars.
Sloan, Joseph, lieutenant en 2nd	50e do	25 février.
Talbot, Albert Charles, lieutenant	61e do	10 do

Certificats de seconde classe 36

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

LISTE des officiers et sous-officiers de la milice active qui ont obtenu des certificats de l'école d'instruction militaire au Nouveau-Brunswick, pendant l'année 1882.

Nom.	Corps.	Certificats de seconde classe et leur date.
Allanach, sergent	73e bataillon	4 mars.
Anderson, James H., sergent	62e do	4 do
Cameron, James, lieutenant en 2nd	73e do	4 do
Coleman, Charles R., lieutenant en 2nd	68e do	4 do
Dodge, George Allison, lieutenant en 2nd	68e do	4 do
Fairweather, Charles Henry, lieutenant en 2nd	74e do	4 do
Henderson, Charles Weldon, caporal	62e do	4 do
Hill, Douglas Kendall, caporal	Bataillon provisoire de Victoria	4 do
Langstroth, Hiram S, lieutenant en 2nd	74e bataillon	4 do
Micheau, William Henry, caporal	Bataillon provisoire de Victoria	4 do
McFee, Smiley Alexander, lieutenant en 2nd	74e bataillon	4 do
McLeod, Theophilus S., lieutenant	82e do	4 do
McNeil, John D., caporal	Bataillon provisoire de Victoria	4 do
McRae, Alexander, sergent	do do	4 do
Porter, Jacob W., sergent	Bataillon provis. de Cumberland.	4 do
Roberts, Edward M., sergent	Brigade d'artillerie de place du Nouveau-Brunswick	4 do
Ross, Floyd Eugene, lieutenant	68e bataillon	4 do
Russell, Charles Stewart, sergent	73e do	4 do
Sheridan, John, sergent	73e do	4 do
Smith, Joshua Henry, lieutenant	78e do	4 do
Woodrow, Ross Dougald, lieutenant en 2nd	62e do	4 do
Woodworth, Henry Havelock. brigadier	Brigade d'artillerie de place du Nouveau-Brunswick	4 do

Certificats de seconde classe **22**

RÉCAPITULATION.

Ontario	51
Québec	36
Nouveau-Brunswick	22
Total, certificats de seconde classe	109

ANNEXE No 8.

LISTE des officiers de la milice active et des aspirants à des commissions qui ont reçu des certificats des bureaux d'examinateurs, pendant l'année 1882.

PROVINCE D'ONTARIO—CERTIFICATS D'INFANTERIE

Noms et grades.	Corps.	Certificats de première classe et leur date.	Certificats de seconde classe et leur date.
Acheson, George, lieutenant	2e bataillon		3 octobre.
Ault, Arthur W., lieutenant en 2nd	59e do	8 avril.	
Baker, Gordon, lieutenant	59e do	8 do	
Bliss, D. C. Foster, lieutenant en 2nd	Batterie de camp. d'Ottawa	8 do	
Brock, Henry, lieutenant en 2nd	2e bataillon		3 do
Brown, Geo. McL., lieutenant en 2nd	13e do		3 do
Burritt, Wm. Henry, lieutenant en 2nd	56e do	8 avril	
Cave, Wm. F., lieutenant en 2nd	35e do		3 do
Coombs, Harry Lovell, capitaine	39e do	3 octobre	
Coulson, William John, lieutenant en 2nd	13e do		3 do
Grace, James C., lieutenant en 2nd	45e do	8 avril	
Graham, William J., capitaine	35e do	3 octobre	
Greene, Henry Vincent, lieutenant en 2nd	2e do		3 do
Leigh-Spencer, O. L., lieutenant en 2nd	10e do	3 octobre	
Moore, Edmund E. W., lieutenant en 2nd	13e do		3 do
Mutton, William G., lieutenant en 2nd	2e do	3 octobre	
O'Grady, J. W. de C., payeur	43e do	8 avril	
Reid, lieutenant en 2nd	13e do		3 do
Ryerson, John Wesley, lieutenant	39e do		3 do
Sherwood, Arthur Percy		8 avril	
Toller, Frederick, capitaine	Gardes à pied du gouv.-gén.	8 avril	
Trotter, Robert G., lieutenant en 2nd	10e bataillon		3 do
Zealand, E. G., lieutenant en 2nd	13e do		
Certificats de 1re et 2e classes.		12	10

PROVINCE DE QUÉBEC—CERTIFICATS D'INFANTERIE.

Noms et grades.	Corps.	Certificats de première classe et leur date.	Certificats de seconde classe et leur date.
Aubrey, Alphonse D., capitaine	85e bataillon	29 avril	
Begin, J. Victor, lieutenant en 2nd	17e do		3 mai.
Belcher, Henry Martyn, lieutenant en 2nd.	3e do		4 avril.
De Montigny, Charles E. J., lieutenant	85e do		29 do
Dunn, George T., lieutenant en 2nd	85e do		17 juin.
Dunn, Joseph, lieutenant	85e do		29 avril.
Edwards, Joseph P., lieutenant en 2nd	3e do	4 avril	
Manseau, Horace, lieutenant en 2nd	80e do		17 juin.
Parent, Joseph Edouard, lieutenant	83e do	17 juin	
Simard, Arthur, lieutenant en 2nd	65e do		17 do
Certificats de 1re et 2e classes.		3	7

LISTE des aspirants à des commissions, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—CERTIFICATS D'INFANTERIE.

Nom et grade.	Corps.	Certificats de première classe et leur date.	Certificats de seconde classe et leur date.
Fraser, George A., lieutenant en 2nd.......	62e bataillon	....	5 juillet.
Gregory, Cyrus Young, lieutenant en 2nd.	62e do	....	5 do
Jarvis, Edward Clifton, lieutenant en 2nd.	62e do	....	5 do
Kinnear, John Millidge, lieutenant	74e do	28 septembre...	
Macintyre, John P., lieutenant.................	Cie de carab. de Saint-Jean...	....	5 do
McRobbie, John Halley, lieutenant en 2nd.	62e bataillon	....	5 do
Certificats de 1re et 2de classe......	....	1	5

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE—CERTIFICATS D'INFANTERIE.

Cock, Edmund Alexander, lieutenant......	78e bataillon	....	28 avril.
Lawrence, Henry Taylor, capitaine..........	78e do	....	28 do
Certificats de 2de classe.........	....	....	2

PROVINCE DU MANITOBA—CERTIFICATS DE CAVALERIE ET D'INFANTERIE.

Disbrowe, William H., lieutenant en 2nd..	Cie de cavalerie, Winnipeg...	20 avril	
Knight, Cornelius, lieutenant	do	....	20 avril.
Shelton, Henry T., sergent......................	do	....	20 do
Forrest, Christopher F., lieutenant en 2nd	Cie d'infanterie, Winnipeg....	....	22 do
Certificats de 1re et 2de classe......	....	1	3

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—CERTIFICATS D'INFANTERIE.

Henderson, Isaac, lieutenant	82e bataillon......................	....	28 avril.
Ives, Thomas, capitaine	Bataillon provisoire, comté de Prince	....	28 do
Scott, William, lieutenant en 2nd,..	82e bataillon......................	....	28 do
Stewart, Daniel, lieutenant en 2nd...........	82e do	....	28 do
Certificats de 2de classe	....	....	4

LISTE des aspirants à des commissions, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Provinces.	Première classe.	Seconde classe.	Total.
Ontario	12	10	22
Québec	3	7	10
Nouveau-Brunswick	1	5	6
Nouvelle-Ecosse.	....	2	2
Manitoba	1	3	4
Ile du Prince-Edouard	....	4	4
Total	17	31	48

ANNEXE No 9.

RAPPORT SUR LE COLLÈGE MILITAIRE ROYAL DU CANADA PAR L'ADJUDANT GÉNÉRAL AGISSANT AU NOM DU COMMANDANT DE LA MILICE, EN L'ABSENCE DE CE DERNIER.

QUARTIERS GÉNÉRAUX, OTTAWA, 24 octobre 1882.

Le major général commandant la milice,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus un rapport sur l'état et la condition du collège militaire royal du Canada, fait après que j'eusse inspecté cet établissement en qualité d'officier commandant la milice, pendant votre absence en permission.

Les exercices de fin d'année du collège et l'inspection annuelle ont eut lieu le 27 juin 1882, en présence d'une grande assemblée de personnes venues de différents points du pays, qui ont paru porter un profond intérêt à tout ce qui touche à l'avancement des cadets ainsi qu'à la prospérité de l'institution. Comme j'avais été précédemment mis au fait des affaires intérieures du collège, je consacrai l'avant-midi à inspecter, pendant leurs exercices, ceux des cadets à qui on avait enseigné l'équitation et le service des signaux. Dans l'après-midi, je vis les cadets exécuter leurs exercices avec des pièces de campagne, faire des manœuvres de force, construire un pont de pontons et manœuvrer comme infanterie; je vis aussi des plans etc., qu'il avaient tracés en matière de fortifications, reconnaissances, arpentages, dessin à main levée, peintures et génie civil. Le soir, par courtoisie du commandant, j'eus l'honneur de présenter des certificats à la classe sortante (20 cadets), ainsi que des prix à ceux qui les avaient gagnés. Quatre des gradués ont obtenu des commissions dans l'armée régulière impériale, en récompense de leurs capacités. Le résultat de l'inspection a été très-satisfaisant, et j'ai quitté le collège bien convaincu qu'une institution excessivement précieuse avait été ajoutée au système d'éducation du pays.

La création d'un collège militaire dans lequel les jeunes gens puissent acquérir une éducation qui leur permette d'entreprendre des travaux soit civils ou militaires, n'est pas une nouveauté. En réalité, le Canada ne fait que suivre les traces d'autres pays où la nécessité de telles institutions a été démontrée par les résultats de l'expérience. L'établissement de notre collège indique un progrès réel. C'est le seul moyen satisfaisant par lequel il soit possible d'acquérir, au Canada, des connaissances dans des sujets d'étude spéciaux auxquels le cours pourvoit. Ses avantages sont donc évidents. Par l'instruction qu'ils y acquierront, les jeunes gens de notre pays deviendront capables de résoudre les difficiles problêmes qui se présenteront à mesure que la population s'accroîtra, et que le Canada s'élèvera dans l'échelle du développement national.

Il ne saurait y avoir de doute que l'instruction a été donnée avec fermeté et persévérance; car bien que le collège soit ouvert depuis six ans seulement, il possède aujourd'hui un personnel accompli ainsi qu'un matériel moderne, et il est rempli de cadets venus des différentes provinces.

Le Canada n'ayant qu'une milice permanente peu nombreuse, l'importance relative d'un collège militaire est sans doute plus grande pour lui que pour les pays qui possèdent une armée régulière. Par conséquent, ce collège exercera une grande influence sur la milice. Déjà commence à rayonner de ce centre un esprit militaire recommandable, dont les proportions augmenteront à mesure que la population du pays s'accroîtra et que le collège donnera la pleine mesure de son utilité.

9—12½

La combinaison des exercices, des jeux athlétiques et de l'étude est de nature à assurer la santé, la force et les connaissances, autant que ces choses peuvent être contrôlées par des règlements. Il est en conséquence agréable de voir que les progrès déjà faits donnent l'assurance que le plan d'organisation a non-seulement été bien étudié, mais que ses détails sont fidèlement mis à exécution.

Dans leur commerce avec les cadets, les professeurs semblent se donner pour but d'obtenir le respect et l'obéissance; de fait, il est évident qu'ils exercent une influence morale tendant à prévenir la violation des règlements, et, comme conséquence, à diminuer la nécessité des punitions. Afin de faciliter l'enseignement, plusieurs des professeurs se sont donné la peine de préparer des manuels qui devront servir dans leurs classes. Par ce moyen, ils ont pu introduire dans la forme et la méthode d'enseignement, les améliorations qu'ils ont jugées devoir être avantageuses. Le gouvernement a aussi fourni, pendant l'année, plusieurs choses nécessaires à l'enseignement, parmi lesquelles se trouvent d'excellents échantillons géologiques donnés par le département de l'intérieur.

Sous le rapport de l'état et de la condition générale de l'institution, chaque département paraît être bien organisé et administré, en tant que le permettent les moyens disponibles. Tout marche bien et les études avancent d'une manière satisfaisante.

A la revue des corps, les cadets, au nombre de 70, ont présenté une apparence des plus martiales; leurs armes, fourniments et uniformes étaient propres et en bon état; leurs évolutions militaires ont été faites avec précision et exactitude. Les manœuvres des cadets, comme infanterie, se sont terminées par les feux en tirailleurs, une attaque contre un édifice et la destruction, à l'aide du fulmi-coton, d'une porte barricadée. Un corps organisé, sous la direction du chirurgien, s'occupait des blessés fictifs et les emportait du champ de bataille.

Les cadets ont accusé beaucoup de progrès dans leurs manœuvres des bouches à feu. Ils ont monté et démonté de grosses pièces et construit des ponts de pontons dont l'un, d'une longueur considérable, fait avec des tonneaux ordinaires et ayant une superstructure de pièces et de madriers, a été éprouvé par les centaines de spectateurs qui l'ont vu construire et ont passé dessus.

Par suite de l'amélioration des moyens d'enseignement, les cadets de cette année qui représentent les différentes provinces du Canada, jouissent de plus grands avantages que leurs prédécesseurs. La méthode d'instruction convient indubitablement mieux à la position du pays que ne conviendrait celle suivie dans des institutions dont les cours abrégés se bornent aux études techniques propres à une arme du service en particulier. Ici, pendant leurs cours de quatre ans, les cadets reçoivent une instruction militaire applicable aux différentes armes, et tous sont dressés comme soldats et comme sous-officiers, tandis que ceux qui, pour la pratique de certains arts civils, ont acquis les qualités voulues par des études techniques, s'en trouvent si bien qu'ils ont la certitude de réussir dans leur carrière.

Ces résultats font l'éloge du passé comme du présent, et ils font espérer que l'institution se développera encore à l'avenir. L'acquisition, par un certain nombre de jeunes gens, d'une éducation comme celle que donne le collège, ne peut manquer d'avoir la plus grande importance possible non-seulement pour les gradués qui pourront embrasser des carrières dans la vie civile, mais encore pour le pays en général, en préparant une réserve de sujets si bien qualifiés pour les emplois militaires.

Bien qu'en apparence on se soit peu occupé d'annoncer le collège, à cause de l'insuffisance de logement, les avantages qu'on y trouve sont de plus en plus connus et appréciés. Il paraît être généralement reconnu que l'examen d'admission n'est pas trop sévère, et qu'à moins que les jeunes gens n'aient été préalablement enseignés de manière à faire face à ses exigences, il ne serait pas probable qu'ils pussent passer les examens de promotion d'une classe à l'autre. En conséquence, ceux qui ont l'intention de concourir pour l'admission devraient acquérir les connaissances voulues pour cela. Ils devraient aussi être d'un âge assez avancé et d'une intelligence assez forte pour pouvoir bien saisir les principes, car sans ces qualités ils ne peuvent espérer de tirer tout le profit qui devrait résulter des études faites pendant le cours d'instruction.

Dans tous les sujets d'étude, on cherche à développer la puissance de raisonnement plutôt qu'à cultiver l'habitude d'apprendre par cœur. Le cours du collège nécessite des études privées, un enseignement personnel et des conférences pour toutes les classes. L'enseignement au moyen de conférences seules serait insuffisant, vu qu'il n'est pas possible pour tous les cadets qui entrent en même temps, et qui sont de la même classe, de posséder les mêmes capacités. Ceux qui sont le moins avancés doivent nécessairement retarder les progrès des autres, ou bien leurs connaissances resteront superficielles, vu qu'ils ne sauraient tenir pied à ceux qui ont le pas sur eux. Dans ces cas-là, les études privées et l'enseignement personnel deviennent une nécessité. Les aspirants qui passent un sévère examen d'admission possèdent les plus hautes qualités requises pour que leur carrière soit couronnée de succès ; mais il ne s'ensuit pas toujours qu'ils ne puissent pas être rejoints par ceux qui deviennent plus capables et sont plus assidus.

La partie militaire du cours est, de toute nécessité, considérablement théorique, par la raison qu'il y a peu de facilités pour donner l'instruction pratique en dehors de celles fournies par les exercices, l'enseignement et l'économie interne des corps du collège. Toutefois, les moyens dont les cadets disposent leur permettent d'acquérir des connaissances en artillerie, en munitions et matériel de guerre, ainsi que dans les exercices et le service militaires. On les forme à des habitudes d'ordre, d'obéissance et de commandement. On développe leur physique, et on les brise à la discipline. Ils apprennent l'équitation. Ils font des modèles d'ouvrages sur le champ, lorsque le temps le permet ; d'autrefois, ils les font en sable. Ils construisent aussi des ponts et pratiquent le tir à la cible.

Une chose qui ajouterait beaucoup à l'utilité de l'institution, serait un atelier où les cadets pussent faire des modèles et des appareils, et perfectionner des plans qui formeraient la base du système d'enseignement et lui donneraient plus de force et de vitalité.

Le cours d'instruction est sans contredit d'un ordre élevé. Son bon marché comparatif, pour ceux qui le suivent, est encore un avantage. On peut donc espérer qu'à mesure que l'institution vieillira, l'esprit de corps qui existe actuellement augmentera de force, et que les cadets se feront toujours gloire de maintenir la discipline, ainsi que de conserver sa réputation et sa prospérité. On verra également qu'aucun cadet ne pouvant obtenir ses degrés avant l'âge de 19 et 20 ans, il s'en suit naturellement que ceux qui complètent leur cours peuvent embrasser n'importe quelle carrière qui s'offre à eux, à un âge où leurs facultés sont bien développées, et où ils peuvent appliquer utilement leur intelligence à la poursuite de tous travaux spéciaux ou techniques pour lesquels leur instruction les a préparés.

Le nombre de cadets présents (70) est trop grand pour le logement qu'offre la caserne ; quelques-uns d'entre eux sont temporairement logés dans des chambres fournies et nécessaires pour les fins de l'instruction et des classes. Dans ces circonstances, il serait à propos d'ajouter de nouvelles chambres à coucher à celles que l'on a déjà. Cela exigera de nouveaux sacrifices, mais il ne faut pas oublier que l'éducation donnée par le collège portera des fruits qui rembourseront amplement le pays de toute dépense qu'il pourra faire pour assurer l'efficacité de l'institution. Le personnel de professeurs et d'instructeurs actuellement employé, bien qu'il ne soit pas trop nombreux pour les besoins actuels, se trouvera suffisant pour l'enseignement de l'effectif autorisé de 120 cadets.

Jouissant d'avantages comme ceux qu'offre le collège pour l'enseignement, un très grand nombre des gradués deviendront naturellement capables de contribuer immensément à la solution d'une question de grande importance pour le pays, et, par leur exemple et leurs œuvres, d'aider à l'organisation d'un système de défense convenable. On ne saurait guère douter que ceux qui réunissent les connaissances données par le cours du collège et l'instruction militaire, avec celles résultant d'un état subséquent dans la vie civile, où la force de caractère, l'abondance de moyens, la confiance en soi-même et une connaissance pratique de l'économie sociale et politique sont susceptibles de plus de développement, deviendront des administrateurs plus pratiques que ceux qui pourront passer directement du collége à un service continu dans l'armée. De fait, ces derniers sont exposés à faire fausse route, et il leur manque quelquefois ces

éléments essentiels qui assurent le succès, savoir :—le génie inventif pour vaincre les difficultés qui s'offrent dans des circonstances critiques, et qui ne sont pas prévues par les règlements ni par les manuels. L'avantage qu'aura le gouvernement d'avoir des gradués dans la police à cheval du Nord-Ouest, sera également considérable. La besogne de cette police est locale dans une partie du pays où l'on pourra avoir besoin, plus tard, de connaissances militaires comme celles que possèdent les gradués, et qui offrent l'avantage de mûrir leur jugement et de leur permettre de se familiariser, en temps de paix, avec des sujets qui deviendraient d'une grande importance si jamais la guerre se déclarait.

Bien que la création de ce collège puisse paraître prématurée à quelques-uns, il ne faut pas oublier que notre population occupe un pays dont l'étendue, dans son extrême longueur—de l'est à l'ouest—dépasse 3,000 milles, et que les personnes douées des connaissances que les gradués acquerrent, deviendront indispensables à mesure que le pays se développera.

Dans des pays où l'expérience militaire a été créée par la nécessité, l'on a constaté que la plus grande force de leurs armées consistait dans les officiers qui, pour avoir été instruits dans un collège militaire, pouvaient organiser et discipliner promptement des levées tirées de la milice, et se charger des services les plus importants de l'administration militaire. Il est donc satisfaisant de savoir que le Canada, tout en faisant de louables efforts pour transformer ses territoires primitifs en champs fertiles, n'oublie pas de s'occuper de leur défense. Le but du collège semble si important dans ses effets sur le futur système militaire du Canada, et la dépense nécessitée par les bâtiments, le matériel et l'entretien, forment une partie si peu considérable de celles que demandent les fins générales du pays, que l'on ne saurait refuser d'accorder à ces choses une attention immédiate.

Le Canada possède ici une institution qui tout en réunissant la plupart des meilleures qualités des collèges militaires d'autres pays, est adaptée aux conditions de celui-ci où les arts de la paix sont plus recherchés que ceux de la guerre. Il faut se rappeler, néanmoins, que c'est dans des institutions de cette nature que les jeunes gens peuvent acquérir ces connaissances techniques qui assurent la capacité de concevoir des plans, dans les carrières militaires, ainsi que l'habileté nécessaire pour les mettre à exécution.

Il dépendra beaucoup des hommes appelés à enseigner les cadets, que ces derniers continuent à remplir l'attente du public sous le rapport de leur utilité future. Le personnel actuel de professeurs militaires se compose d'officiers de l'armée régulière impériale, dont les services ont été retenus pour des périodes déterminées. A mesure que ces périodes expireront, il faudra choisir avec soin des successeurs à ces messieurs. On ne devrait nommer, pour remplir les vacances, que des personnes possédant des qualités professionnelles de l'ordre le plus élevé. Si l'on prend cette précaution, et que l'on fournisse de nouvelles chambres à coucher en nombre suffisant pour l'effectif autorisé, il semble n'y avoir guère de doute que le collège puisse ensuite marcher seul, et produire tous les ans une classe de jeunes gens instruits qui ne manqueront pas de faire leur marque dans le monde, quelle que soit la carrière dans laquelle le sort les jette.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. POWELL, colonel,

Adjudant général de milice.

ANNEXE No 10.

COLLÈGE MILITAIRE ROYAL DU CANADA.

Rapport annuel

Du commandant du collège militaire royal, au major général Luard, président du collège militaire royal, et commandant de la milice du Canada.

Kingston, Ontario, 12 décembre 1882.

Monsieur,—

1. J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur l'examen et les travaux des cadets pour la période comprise entre le 10 septembre 1881 et le 27 juin 1882, ainsi que sur la condition du collège depuis mon dernier rapport, savoir, celui de décembre 1881.

Gradués de 1882.

2. Les cadets dénommés dans le tableau qui se trouve à la fin du rapport (page 194) ayant passé avec succès tous les examens obligatoires, ont été gradués le 27 juin, et ont reçu les certificats et autres distinctions mentionnés en regard de leurs noms.

Qualifications des gradués de 1882.

(3) J'ai le plaisir de représenter que les gradués de juin 1882 sont, en somme, égaux à aucuns de leurs prédécesseurs pour l'assiduité et l'habilité naturelle ; en ce qui regarde la perfection de leur cours d'instruction théorique, et les connaissances dans les sujets militaires pratiques, ils leur sont certainement supérieurs.

Les gradués de 1882 ont eu la bonne fortune de jouir, pendant leur carrière au collège, de plus grandes facilités que leurs prédécesseurs pour s'instruire dans l'équitation, par suite de l'augmentation du nombre des chevaux de l'école royale d'artillerie de Kington, et aussi pour apprendre le génie militaire vu que le collège a reçu un nouveau matériel d'enseignement.

Le cours d'exercices d'infanterie a été systématisé, et l'on a varié davantage sa nature, dans le but d'augmenter les connaissances des gradués dans les devoirs des officiers et des sous-officiers. Comme conséquence, il est facile de voir que les gradués actuels sont mieux instruits des devoirs qui incombent aux officiers de bataillon et de compagnie.

Commissions dans l'armée régulière de Sa Majesté.

4. Les quatre commissions dans l'armée régulière de Sa Majesté, offertes tous les ans aux cadets de l'école militaire royale, ont été acceptées comme suit, savoir :—

Dans le génie royal—par le sergent W. H. Robinson, du Nouveau-Brunswick ;

Dans l'artillerie royale—par le sergent-major de compagnie G. S. Duffus, de la Nouvelle-Ecosse ;

Dans l'infanterie—par le sergent-major de compagnie F. St. D. Skinner, d'Ontario;

" par le sergent-major de bataillon E. T. Taylor, de Québec.

Ces messieurs possèdent toutes les qualités voulues pour exercer l'honorable profession qu'ils ont choisie.

Le fonctionnaire-sergent Latimer aurait pu obtenir une commission soit dans l'artillerie royale, ou dans l'infanterie, s'il l'eût désiré ; mais il a préféré un emploi dans le Canada.

Le sergent-major de compagnie Skinner, aurait pu obtenir une commission dans l'artillerie royale, mais il a préféré l'infanterie.

Médailles pour progrès en général.

5. Les gradués dont les noms suivent ont gagné et reçu les médailles d'or, d'argent et de bronze présentées par Son Excellence le gouverneur général aux cadets respectivement 1er, 2e et 3e pour les progrès en général, suivant que déterminé par les points obtenus pendant le cours entier de quatre ans, savoir :—

Médaille d'or—le sergent W. H. Robinson ;
Médaille d'argent—le fonctionnaire-sergent F. H. Latimer ;
Médaille de bronze—le sergent-major de compagnie F. St. D. Skinner.

La concurrence pour ces médailles a été vive et bien soutenue ; les distinctions obtenues ont été bien gagnées.

Epée d'honneur.

6. L'épée donnée tous les ans pour bonne conduite et discipline a été gagnée par :—
Le sergent-major de bataillon Edward Thornton Taylor.

Je désire attirer particulièrement l'attention sur la manière admirable dont ce monsieur a rempli les fonctions très importantes de premier sous-officier. Il a fait preuve d'un jugement plus qu'ordinaire et accompli strictement son service.

Prix.

7. Les cadets dont les noms suivent ont obtenu des prix.

Prix de matières (déterminés par le nombre de points entier obtenu pendant le cours de quatre ans) :—

Conduite et discipline—le sergent-major de bataillon Taylor.
Manœuvres et exercices—le sergent-major de bataillon Taylor.
Mathématique et mécanique—le sergent Robinson.
Fortification et génie militaire—le sergent Robinson.
Géométrie descriptive et dessin géométrique—le sergent Robinson.
Artillerie (théorie et construction)—le sergent Robinson.
Levée de plans, topographie militaire et reconnaissance—le sergent-major de compagnie Skinner.
Histoire militaire (stratégie, tactique, administration et lois militaires)—le sergent-major de compagnie Skinner.
Français—le fonctionnaire-sergent Latimer.
Physique—le sergent Robinson.
Chimie—le sergent Robinson.
Géologie—le sergent-major de compagnie Skinner.
Dessin à main levée—le fonct.-sergent Latimer.
Génie civil—le fonct.-sergent Latimer.

Prix de classe (déterminés par les travaux et les examens du terme, c'est-à-dire 10 mois) :—

1ère classe—le fonctionnaire-sergent Latimer.
2e classe—le caporal Stuart.
3e classe—le cadet Carey.
4e classe—le cadet Von Hugel.

Distinctions honorifiques.

8. Les cadets dont les noms suivent ont gagné des insignes honorifiques pour avoir été premiers dans les sujets théoriques réunis de leurs classes respectives, ou premiers dans trois sujets séparés ou plus, savoir :—

1ère classe :

Le sergent Robinson,—une étoile.
- 1er en fortification et en génie militaire.
- 1er en topographie militaire et en arpentage civil.
- 1er en chimie.
- 1er en physique.

Le fonction.-sergent Latimer,—deux étoiles {
1er en classe.
1er en génie civil.
1er pour le français.
1er en dessin à main levée.

2e classe :

Le caporal Stuart—une étoile. { 1er en classe.

Le caporal Léonard—une étoile. {
1er en fortification et en génie militaire.
1er en topographie militaire et en arpentage civil.
1er en dessin géométrique et en géométrie descriptive.
1er en chimie.
1er en physique.

3e classe :

Le cadet Carey—deux étoiles. {
1er en classe.
1er en histoire militaire.
1er en artillerie (théorie et construction.)
1er en fortification et en génie militaire.

Le cadet Von Iffland—une étoile. {
1er pour les manœuvres et exercices.
1er pour le français.
1er en dessin géométrique et en géométrie descriptive.
1er en topographie militaire.
1er en génie civil.

4e classe :

Le cadet Von Hugel—une étoile. {
1er en classe.
1er en fortification et en génie militaire.
1er pour le français.
1er pour les manœuvres et exercices.

9. Des insignes honorifiques, tels que mentionnés, ont été donnés aux cinq cadets les plus forts dans chacun des divers exercices militaires désignés, savoir :—

Pour l'équitation—éperons .... {
Le sergent-major de bat. Taylor.
Le sergent-major de cie Duff.
Le sergent Stairs.
Le sergent-major de cie Duffus.
Le sergent-major de cie Skinner.

Pour concours d'escrime (sabre, baïonnette, fleuret) { —épées en sautoir {
Le sergent Hodgins (spécial pour 1ère classe.)
Le cadet Almon.
" Carruthers.
" Neyland.
Le sergent Lang.
Le fonct.-caporal Weller.

Pour le tir annuel de la carabine—car. en sautoir. {
Le sgt.-major de cie Kirkpatrick.
Le sergent Lang.
Le cadet Joly.
Le fonct.-caporal Weller.
Le sergent-major de cie Skinner.

Pour le tir annuel du canon—canons en sautoir... {
Le cadet Strange.
" Twinning.
Le fonct.-caporal Kerby.
Le cadet Chalmers.
Le sergent Anderson.

Résultat général de l'examen.

10. Le résultat général de l'examen du terme (septembre 1881 à juin 1882) a été extrêmement satisfaisant, exception faite de la 3e classe.

Les cadets qui méritent le plus une mention spéciale sont :—

Pour la 1ère classe—MM. Robinson, Latimer, Skinner, Duffus, Taylor, Duff, Wood et Kirkpatrick.

Pour la 2e classe—MM. Leonard, Stewart, Lang, Weller et Casgrain.

Pour la 3e classe—MM. Carey, Von Iffland et Van Buskirk.

Pour la 4e classe—MM. Von Hugel, Skinner et Moren.

Dans la non moins importante et honorable qualité de caractère, les sergents-majors de compagnie Duff et Kirkpatrick, ainsi que les sergents Greenwood et Wood, méritent des éloges spéciaux comme sous-officiers, tant pour la conduite que pour la discipline.

Le paragraphe 5 contient une mention spéciale du sergent-major de bataillon Taylor.

Rapports des examinateurs.

11. Les différents examinateurs rapportent ce qui suit :—

Histoire militaire.

1ère classe.—Somme toute, les progrès ont été très satisfaisants en général, mais les réponses faites à des questions sur la stratégie et la tactique n'ont pas entré assez avant dans le sujet. Les élèves semblent écrire lentement et éprouver de la difficulté à exprimer leur pensée.

Messieurs Skinner, Robinson et Duff ont donné d'excellents papiers d'examen.

2e classe.—Très satisfaisante. MM. Campbell, Twining et Almon ont fourni des papiers dénotant beaucoup de progrès.

3e classe.—Médiocre, à l'exception de M. Carey qui s'en est bien tiré.

Français.

1ère classe.—En général, les progrès, pendant le terme actuel, ont été très satisfaisants. M. Latimer mérite une mention spéciale pour l'application et les progrès.

2e classe.—Progrès un peu lents. MM. Casgrain, Carruthers, Lang et Almon méritent une mention spéciale pour leur application, surtout M. Almon.

3e classe.—De beaucoup supérieure à celle qui l'a précédée. MM. Von Iffland et Crawford sont très forts en traduction. M. Drayner parle couramment le français mais néglige la grammaire.

4e classe.—De beaucoup la meilleure du collège, tant pour les connaissances que pour l'assiduité.

Génie civil.

Comme résultat de l'examen et des travaux du terme, j'ai confiance que les gradués de juin 1882 possèdent suffisamment le génie civil aujourd'hui pour devenir de bons et sûrs employés du département des travaux publics.

Si ces messieurs sont nommés, je prédis avec confiance qu'on n'aura pas à le regretter. Je désire attirer spécialement l'attention sur Messieurs Robinson, Latimer et Duff comme étant capables de devenir de très bons employés dans le génie civil.

Dessin à main levée.

Le progrès de toutes les classes sont très satisfaisants.

1ère classe.—Bien qu'ils aient comparativement fait peu de chose en couleurs, cependant, en considération de leurs excellentes copies d'après nature, et de leurs dessins de lumière et d'ombre, je recommande fortement messieurs Latimer et Hodgins pour la " mention spéciale."

2e Classe.—Messieurs Lambe, Léonard, Lang et Weller sont d'excellents dessinateurs ; M. Lambe montre un talent très remarquable.

3e classe.—MM. Von Iffland, Van Buskirk et Carey ont fait d'excellents dessins.

4e classe.—Von Hugel, Hodgins et Tilley ont fait des progrès rapides.

Levée de plans, arpentage et topographie militaire.

1ère classe.—La plupart des gradués sont considérablement au fait du dessin topographique, particulièrement MM. Skinner, Duff, Duffus, Latimer et Robinson. Il y en a très peu dans cette classe, qui, avec un peu d'expérience pratique, ne deviendraient pas des arpenteurs de première force. Les reconnaissances faites par la classe ont généralement été bien exécutées, principalement celles de MM. Duff, Duffus, Greenwood, Hodgins, Latimer, Robinson, Skinner, Stairs et Wood. MM. Latimer, Robinson et Skinner ont passé un très bon examen sur la géologie et l'astronomie pratique ; ils ont droit à la distinction de " mention spéciale."

2e classe.—Il y a plusieurs bons dessinateurs et grands travailleurs dans cette classe, principalement MM. Léonard, Stuart, Weller, Lambe, Casgrain, Lang et Kirby.

3e classe.—MM. Carey et Von Iffland ont passé de très bons examens, et quelques autres donnent de grandes espérances.

Fortification et génie militaire.

1ère classe.—Cette classe a passé un bon examen sur la fortification obligatoire, mais comme elle a négligé de s'occuper de la partie facultative, les plus forts de ses élèves n'ont pas réussi à obtenir de " distinctions honorifiques", et tous, à l'exception d'un, ont échoué même pour la " mention spéciale ". Si la classe avait pris la partie facultative, probablement quatre élèves auraient conquis des " distinctions honorifiques ".

Le sergent Robinson a obtenu le prix pour les meilleures réponses.

2e classe.—A bien réussi en somme ;—MM. Léonard, Stewart, Lang et Casgrain, très-bien.

3e classe.—Cette classe n'a pas réussi,—à l'exception de MM. Carey, Von Iffland, Hearn et Van Buskirk qui ont passé un bon examen.

4e classe.—A très bien réussi, principalement MM. Von Hugel, Skinner, Tilley et Ridout.

Géométrie descriptive.

1ère classe.—MM. Robinson, Latimer, Duffus et Skinner ont obtenu des " distinctions honorifiques."

2e classe.—A réellement bien réussi,—principalement MM. Léonard, Stewart et Lang.

3e classe.—Examen médiocre, exception faite de MM. Von Iffland et Carey.

Dessin géométrique.

4e classe.—Son examen lui a fait beaucoup d'honneur.

Mathématiques et mécanique.

1ère classe,—Je recommande M. Robinson pour les " distinctions honorifiques," et M. Latimer pour la " mention spéciale." Ce dernier aurait pu obtenir des " distinctions honorifiques," et MM. Duffus et Skinner, la " mention spéciale," s'ils eussent continué les mathématiques dans la première classe.

2e classe.—Succès très satisfaisant. MM. Stuart, Lang et Léonard ont très supérieurement réussi, et MM. Almon, Weller, Casgrain et J. White ont fait d'excellents progrès.

3e classe.—Très insatisfaisante. MM. Carey et Von Iffland ont tous deux extrêmement bien travaillé et réussi.

4e classe.—C'est la classe la plus satisfaisante que j'aie jamais eue sous mes soins. MM. Moren, Von Iffland, Skinner, Tilley et Ridout, ont remarquablement bien réussi.

Artillerie.

2e classe.—Très satisfaisante. MM. Weller, Stewart, Léonard et Lang ont remis des papiers d'examen exceptionnellement bons ; M. Weller a remporté le prix. Je désire attirer l'attention sur la supériorité de M. Lang ; il a aussi commandé le peloton qui a remporté la victoire au concours de manœuvres de force.

3e classe.—Insatisfaisante, et a obtenu une très basse moyenne de points.

Physique et chimie.

L'année a été marquée par une étude attentive et couronnée de succès tant dans la 1ère que dans la 2e classe ; cette dernière mérite une mention spéciale à ce sujet. En dehors des rapports annuels, MM. Skinner, Robinson et Latimer ont droit à une mention spéciale. Le concours de chimie entre MM. Latimer et Robinson, a été particulièrement animé. M. Latimer a obtenu un nombre de points légèrement plus élevé (de 70) sur un total de 2,000, mais par suite d'un arrangement fait au commencement du terme, et vu que M. Latimer a été, pendant le terme courant, dans une position à avoir des facilités extraordinaires pour s'instruire dans la chimie, il n'a le droit de *compter, pour le concours,* que sa moyenne de points dans des travaux précédents.

Dans la 2e classe, les moyennes obtenues ont été extraordinairement élevées ; de fait, c'est la meilleure classe que j'aie j'amais eue. Les élèves suivants se sont particulièrement distingués, savoir : MM. Léonard, Stewart, Lang, Kerby, Weller et J. White. Une excursion faite à Brockville, par la classe sortante, pour inspecter les manufactures d'acide et de superphosphate en opération dans cette ville, a produit de bons résultats ; et j'espère qu'à l'avenir on pourra faire en sorte que ces expéditions se renouvellent plus souvent. On obtient de véritables connaissances très précieuses en visitant les fabriques qui ont du rapport avec le sujet d'enseignement théorique.

Cadets entrés au collège en 1882.

12. Voici quel est le contrôle nominatif des cadets entrés au collège en 1882 :—

Noms.	Province.	Age à la date de l'entrée.		A quel endroit ils ont reçu leur éducation.
		Année,	mois.	
Sloggett, H.	I. du Prince-Edouard	18	0	Collège du Prince de Galles, Charlottetown, Ile du Prince-Edouard.
Perry, C. N.	Ontario	16	11	Ecole de collège de la Trinité, Port-Hope.
Kennedy, J. N. C.	Manitoba	17	11	Collège St. Jean, Winnipeg.
Kirkpatrick, G. M.	Ontario	16	0	Collège d'Haileybury, Angleterre.
Coutlee, C. R. F.	Québec	15	7	Institut collégial, Ottawa.
Cartwright, G. S.	Ontario	16	0	Académie de Kingston, Ont.
Newcomb, J. N.	Manitoba	18	1	Collège du Manitoba, Winnipeg.
Smith, H. C.	Québec	16	2	Ecole de collège Bishop, Lennoxville, Q.
Roe, R. L.	Ontario	17	1	Lycée de Napanee.
Worsley, G. S.	Ontario	16	4	Académie de Kingston, Ont.
Newman, C. P.	Québec	15	10	Lycée de Montréal.
Hensley, C. A.	Nouvelle-Ecosse	17	0	Ecole collégiale de King's, Windsor, N.E.
Girouard, E. P. C.	Québec	15	7	Collège des Trois-Rivières, Q.
Yorston, W. G.	Nouvelle-Ecosse	16	7	Truro, N.E.
McColl, R.	Nouvelle-Ecosse	15	11	New-Glasgow, N.E.
Maxwell, C. M.	Québec	18	0	Ecole de collège Bishop, Lennoxville, Q.
Macdonell, A. C.	Ontario	17	10	Ecole de collège de la Trinité, Port-Hope.

Ces messieurs donnent des espérances extraordinairement bonnes sous tout rapport ; leur conduite et leur zèle sont également dignes d'éloges.

Conduite.

13. J'éprouve beaucoup de satisfaction à déclarer ici que la conduite des cadets, depuis la date de mon dernier rapport, (déc. 1881), a été excellente, et je suis heureux de dire que pour ce qui regarde l'application à l'étude et l'accomplissement des devoirs en général (principalement de la part des sous-officiers) la condition du collège n'a jamais été aussi bonne et si parfaite que pendant les derniers douze mois. Les derniers six mois ont encore plus particulièrement donné satisfaction.

Concours de l'association d'artilleurs du Canada.

14. Les cadets ont encore remporté la palme dans les manœuvres de force désignées par l'association d'artilleurs du Canada pour le concours de 1882 entre les batteries d'artillerie de place du pays. Ces manœuvres consistaient à descendre un canon de 24, pesant 50 qtx., d'un affût de place fixe,—à transporter ce canon et à le monter sur un autre affût placé à une distance de 50 pieds du premier. La manœuvre a été exécutée en 1 minute et 16 secondes, ce qui est extraordinaire. En 1881, le peloton canadien envoyé au concours de Shoeburyness, Angleterre, a pris 4 minutes et 30 secondes pour exécuter la *même* manœuvre, et le meilleur peloton anglais a pris 4 minutes et 32 secondes.

Cette année, au Canada, aucune batterie de place n'a pu faire la *même* manœuvre en moins de 2 minutes et 35 secondes.

Cela fait donc trois ans que les cadets ont l'honneur d'être à la tête du concours.

Gradués du C.M.R. nommés pour faire partie du personnel de l'institution.

15. Depuis mon dernier rapport, deux gradués du collège militaire royal—les lieutenants Wurtele et Cochrane, de la milice canadienne—ont été choisis pour faire partie du personnel de l'institution. Les professeurs des différentes branches dans lesquelles ces jeunes officiers ont aidé à l'enseignement, parlent favorablement de leur zèle ; je suis heureux de me déclarer, à mon tour, complètement satisfait de la manière dont ils se sont comportés dans leur service, et dans des choses non moins importantes que l'enseignement des sciences.

Facilités pour l'enseignement de la science.

16. Nous avons reçu pendant le terme actuel, une addition considérable d'appareils et de matériel pour l'enseignement de la chimie et de la physique, ainsi qu'une collection d'échantillons précieux et bien choisis pour servir à l'illustration pratique de la géologie et de la minéralogie. Le collège doit également remercier le révérend Dr Honeyman, géologiste provincial, pour son précieux envoi d'échantillons géologiques et minéralogiques de la province de la Nouvelle-Ecosse.

Etude de l'anglais ajoutée au cours.

17. L'étude de la langue et de la litérature anglaises a été introduite dans le cours, pendant le présent terme. J'attends beaucoup de ce cours pour l'avantage des cadets.

Besoins, travaux, etc.

18. On recommande fortement que pendant la vacance prochaine il soit pris des mesures dans le but de disposer la moitié de l'étage supérieur du bâtiment des classes, pour le département de la physique, de la chimie, de la géologie, etc. Actuellement, ces branches d'enseignement sont dispersées par tout l'édifice, dans des chambres mal adaptées à cette fin ; et, par conséquent, l'étude de ces importants sujets en souffre.

Afin d'assurer la garde d'important matériel, et pour empêcher qu'un temps précieux ne soit perdu à voyager entre le collège et la ville, il serait extrêmement désirable de fournir un logement à l'instructeur de génie militaire. La dépense que cela entraînerait serait légère, et l'on économiserait ainsi tous les ans des frais de logement.

Il a déjà été parlé du pressant besoin de gaz non-seulement pour l'éclairage, mais aussi pour faciliter l'étude approfondie de la chimie.

Le besoin d'un hangar dans lequel les manœuvres des bouches à feu puissent avoir lieu l'hiver, se fait beaucoup sentir.

On a souvent parlé de la nécessité d'avoir de nouvelles chambres à coucher pour les cadets; je demande humblement encore une fois que la chose soit prise en considération.

Il faudrait remédier sans retard aux égoûts défectueux dont il est parlé au paragraphe 22 de mon dernier rapport annuel.

On pourrait obtenir plus d'efficacité et d'économie en chauffant tous les bâtiments du collège au moyen de l'appareil de chauffage qui se trouve actuellement dans l'édifice nord, au lieu de se servir de fournaises et de poêles comme actuellement.

Manuels préparés par les professeurs.

19. Pendant le terme actuel, les manuels suivants ont été publiés par le personnel du collège, savoir:—

"Notes sur l'arithmétique." "Notes sur l'algèbre." "Notes sur les sections coniques."	Par le lieutenant-colonel E. Kensington de l'artillerie royale.
"Notes sur l'artillerie, 1ère partie." "Notes sur les canons à âme lisse, les munitions et les fusées."	Par le major S. G. Fairtlough, de l'artillerie royale.
"Manuel de loi militaire. "Notes sur l'administration militaire." "Notes sur la tactique."	Par le major Douglas Jones, de l'artillerie royale.
"Notes sur l'astronomie." "Cours d'astronomie pratique, avec les éléments de la géodésie."	Par le lieutenant-colonel J. R. Oliver, de l'artillerie royale.
"Guide du cours de génie militaire.	Par le major R. G. Walker, et le capitaine H. K. Sankey, du génie royal.
"Matières explosives ; leur emploi dans le génie militaire etc., et mesurages électriques."	Par le capitaine H. R. Sankey, du génie royal.

Ces ouvrages sont destinés plus spécialement à l'usage des cadets du collège militaire royal du Canada, comme complément des conférences faites en classe et des autres manuels employés dans l'institution. Cependant, ils ont aussi une portée considérablement plus vaste, et quelques-uns sont en eux-mêmes des traités assez complets.

La compilation de ces ouvrages, entreprise par leurs auteurs en sus de leur devoirs ordinaires, a exigé beaucoup de recherches et de travail.

Aide reçue de l'école royale d'artillerie, de Kingston.

20. Je désire exprimer mes remerciements à l'école royale d'artillerie, de Kingston, pour le soin et l'habileté avec lesquels elle a enseigné pratiquement les cadets dans l'art de l'équitation, ainsi que pour la promptitude qu'elle a invariablement mise à aider au collège en ceci comme dans d'autres matières pratiques. Je la remercie également de la courtoisie qu'elle a montrée en toute occasion.

Classes d'officiers de milice.

21. Pendant le terme expiré en juin 1882, 24 officiers de milice (dont 20 pour le cours abrégé et 4 pour le cours complet) ont, avec la permission du commandant de l'école royale d'artillerie, suivi les classes du collège militaire royal, pour s'instruire dans le génie militaire. Le temps manquant un peu, leur cours fut élémentaire et d'une nature pratique, mais d'un grand prix et suffisant. Ces officiers ont assisté régulièrement aux classes et témoigné beaucoup d'intérêt à l'enseignement. Les examens qu'ils ont passés leur ont fait beaucoup d'honneur, et ils ont reçu des certificats en conséquence.

Quelques officiers ont également suivi les cours du collège dans le but d'apprendre le dessin à main-levée. Pour les officiers qui suivent le cours complet, un peu d'étude volontaire du dessin à main-levée leur aiderait beaucoup dans leurs travaux d'esquisse et de reconnaissance militaire.

Autant que possible, le personnel a toujours été désireux d'étendre les avantages de l'institution à la milice en général, dans la croyance que cela servira à son avancement.

Il semble qu'il serait possible de développer davantage, de cette manière, des sujets d'une nature quelque peu élevée et théorique, et il serait à désirer que la chose se fît.

Coopération des écoles royales d'artillerie et du collège militaire royal.

22. J'attache une grande importance à l'harmonieuse coopération des écoles royales d'artillerie et du collège militaire royal travaillant pour la prospérité et l'instruction communes de la milice en général, et je suis certain que cette dernière en retirera un grand avantage.

Résignation du capitaine Sankey, du génie royal.

23. Le capitaine Sankey ayant accepté un emploi plus lucratif en Angleterre, cet officier a cessé d'appartenir au collège à la fin du terme, c'est-à-dire en juin 1882. Par le départ du capitaine Sankey le collège a perdu un instructeur très habile, et d'une énergie et d'un zèle infatigables. Tout en félicitant le capitaine Sankey de son avancement, je désire exprimer, tant en ma qualité officielle qu'en ma qualité privée, le regret d'être privé d'un si précieux membre de mon personnel.

Bureau de l'adjudant.

24. Le service d'adjudant a été fait temporairement par divers officiers successivement, depuis plus d'une année. Les devoirs de ce bureau, comprenant ceux de secrétaire, de payeur et de quartier-maître, sont tels qu'ils ne sauraient passer de main en main indéfiniment sans que l'intérêt public en souffre.

Toute institution, civile ou militaire, possède un officier permanent qui remplit ce rôle; c'est pourquoi j'espère qu'une nomination permanente sera faite ici aussitôt que possible.

Assistance prêtée par le collège à l'exposition industrielle de Toronto.

25. Ayant été prié par le comité de l'exposition industrielle de Toronto pour 1882, de lui aider à donner un exemple de guerre navale moderne en détruisant un bâtiment au moyen de mines sous-marines ou torpilles, et l'honorable ministre de la milice ainsi que l'officier général commandant m'ayant permis de le faire, je désignait pour ce service le capitaine Raban, du génie royal, ainsi que le sergent-major Birtles (ci-devant du G.R.), tous deux appartenant au personnel du collège militaire royal.

Les conditions spéciales désirées par le comité, et le manque de tout matérial électrique convenable pour cette besogne, en faisaient un service quelque peu difficile à exécuter. Le bâtiment était une grosse embarcation d'environ 140 pieds de longueur, de 26 pieds de largeur, gréée en brick à vapeur et monté par des mannequins pour l'occasion; il était ancré dans le lac Ontario, à environ 800 verges du bord, et dans plus de 50 pieds d'eau.

La matière explosive employée pour ce service consistait en 900 lbs. de poudre de mine à gros grains, partagées en trois charges. La mine fut tirée du bord du lac à l'aide d'une machine dinamo-électrique, et le bâtiment fût détruit sans qu'il en restât une épave (ainsi que stipulé par le comité), en présence de plus de soixante mille personnes.

Le succès complet de l'opération, exécutée comme elle le fut sous le coup de difficultés imprévues et sérieuses, fait honneur à l'officier et au sous-officier sur qui en reposait toute la responsabilité, et qui n'épargnèrent ni le travail ni le temps pour assurer le résultat obtenu. Je dois ajouter qu'on ne sait pas trop si l'on

aurait pu réussir à faire ce service sans l'aide volontaire et en même temps énergique rendue par quelqnes gradués du collège militaire royal, ainsi que par un cadet qui était en permission et qui se trouvait à Toronto, car l'aide de ces messieurs était la seule assistance efficace que l'on pût se procurer.

Succès des gradués du collège militaire royal.

26. Deux années se sont écoulées depuis que le premier cadet a été gradué au collège militaire royal. Cinquante jeunes gens y ont maintenant pris leurs degrés, et je crois que, à une exception près, ils ont tous obtenu des emplois convenables,—la plupart comme ingénieurs civils et arpenteurs. Plusieurs cadets ont aussi obtenu des emplois temporaires pendant les vacances, et sont ensuite revenus au collège pour terminer leur cours,

Les gradués ont déjà bien réussi dans leurs diverses occupations; quelques-uns mêmes s'y sont distingués. Il n'y a pas de meilleure preuve pour faire voir non-seulement le caractère relevé de l'institution ainsi que de l'enseignement qu'on y donne, mais encore son importance pratique.

Les gradués qui ont obtenu des commissions dans l'armée régulière de Sa Majesté n'ont pas moins bien réussi, soit dans le champ de l'instruction scientifique et militaire en Angleterre, ou dans celui du service actif à l'étranger. Je n'ai aucun doute que les futurs gradués obtiendront également des succès soit dans les carrières civiles ou dans les carrières militaires.

Appréciation des diplômes accordés par le collège militaire royal.

27. Le temps est arrivé où un diplôme du collège militaire royal du Canada devrait être apprécié par le pays et les différents corps scientifiques à l'égal de ceux d'aucune autre université, et, à ce titre, ce diplôme devrait donner droit à celui qui l'a obtenu de voir abroger le temps requis pour l'admission aux différentes professions. Il serait à désirer que les membres les plus influents de ces professions se convainquissent eux-mêmes que cette prétention est bien fondée.

Qualités requises d'un arpenteur fédéral.

28. Le cours obligatoire d'arpentage et d'astronomie pratique donné au collège militaire royal est d'une nature tellement pratique que les cadets ayant passé des examens satisfaisants, devraient, selon moi, avoir légalement droit de devenir arpenteurs fédéraux sans nouvel examen, après avoir servi comme clercs pendant pas plus d'une année, en la manière ordinaire, sous la direction d'un arpenteur fédéral. J'ajouterai que le cours facultatif de mathématiques et d'arpentage au collège militaire royal, renferme tous les sujets requis pour l'obtention du degré d'arpenteur topographique du Canada.

Avis au public des examens pour l'admission au collège militaire royal.

29. Je prends la liberté de recommander qu'un court avis de chaque examen périodique pour l'admission au collège militaire royal soit régulièrement inséré dans les principaux journaux de chaque province au moins six mois avant la date de l'examen suivant. L'insertion de cet avis dans la *Gazette du Canada* seule, est tout-à-fait insuffisante pour apprendre au public en général qu'il existe une institution nationale offrant à tous les Canadiens, des avantages comme ceux que donne le collège militaire royal; et le défaut de cette connaissance indispensable diminue grandement les avantages que le pays pourrait retirer de l'institution. Cette méthode est adoptée dans d'autres pays, bien que leurs grands collèges militaires existent depuis nombre d'années.

Remercîments du commandant au personnel du collège.

30. Je désire remercier le personnel supérieur, tant militaire que civil, sans exception, ainsi que le personnel subalterne, pour leur zèle et leur loyale coopération dans les efforts que nous avons faits pour placer le collège militaire royal du Canada sur le meilleur pied possible.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. O. HEWETT, lt.-colonel du G. R.,
Commandant du collège militaire royal.

Détail de qualification des cadets

Numéro du régiment.	Grade.	Noms.	Province de— (appartenant à la)	Sujets sur lesquels les gradués ont satisfait aux examens et leur place respective, telle que déterminée par le total des points gagnés depuis la date de leur entrée jusqu'à celle où ils ont obtenu leurs degrés du collège militaire royal.															
				Mathématiques et mécanique.	Fortification et génie militaire.	Théorie et construction d'artillerie.	Histoire militaire. Stratégie et tactique, administration et loi militaires.	Topographie militaire, reconnaissance et arpentage civil.	Dessin géométrique et géométrie descriptive.	Français.	Allemand.	Chimie.	Physique.	Géologie et minéralogie.	Dessin à main levée et peinture.	Génie civil.	Conduite.	Manœuvres et exercices.	Discipline des sous-officiers.
55	Sergent.......	Anderson, F. C..	Ontario......	15	15	15	17	17	17	14	10	15	17	...	14	...	13	10	8
53	Fonct.-capl.	Clarke, H.........	do	17	18	16	18	18	16	18	...	16	18	...	17	16	19	19	....
51	S.-M. de cie	Duff, G. M.........	do	6	7	11	3	6	6	12	6	12	5	...	10	6	7	3	4
58	S.-M. de cie	Duffus, G. S.......	Nouvelle-E.	3	4	6	5	4	3	7	3	3	4	...	6	4	9	4	7
57	Sergent......	Greenwood, H. S.	Ontario......	9	6	9	13	8	14	15	...	8	13	...	12	8	5	5	6
46	Sergent......	Hodgins, A. E....	do	13	10	17	12	5	8	9	7	17	16	...	2	17	*11	8	9
63	Caporal.. ...	Hooper, G. R.....	Québec	11	14	7	7	14	18	11	11	6	9	...	16	10	14	7	*16
48	S.-M. de Cie	Kirkpatrick, A.K.	Ontario......	7	9	8	16	10	5	13	...	13	10	...	5	9	4	6	2
71	Caporal......	Laidlaw, G. E....	do	18	19	19	19	19	10	19	...	...	...	...	19	...	16	18	15
60	Fonct.-capl.	Latimer, F. H....	do	2	3	2	4	3	2	1	8	2	2	...	1	1	8	9	11
65	Caporal......	Ogilvie, G. H.....	do	19	17	12	11	15	19	17	...	14	14	...	15	14	1	13	13
62	Sergent......	Robinson, W. H..	N.Brunsw'k	1	1	1	2	2	1	6	9	1	1	...	7	2	15	12	14
61	S.-M. de cie	Skinner, F. St. D.	Ontario......	4	2	3	1	1	4	3	5	5	3	5	3	3	3	2	3
52	Sergent......	Stairs, W. G.	Nouvelle-E.	12	12	14	8	9	12	5	2	10	12	1	9	13	10	14	10
45	S.-M. de bat.	Taylor, E. T.......	Québec	5	5	13	9	12	7	4	4	4	11	3	11	15	2	1	1
66	Caporal......	Tomlinson, A. T.	Ontario......	16	13	10	14	11	15	8	...	9	15	...	13	5	17	16	*16
68	Sergent.......	Wetmore, A. R...	N.Brunsw'k	8	11	4	10	7	11	16	...	11	8	4	4	7	*11	11	12
67	Sergent......	Wood, Z. T.	Nouvelle-E.	10	8	5	6	13	13	2	1	7	6	2	8	11	6	17	5
47	Fonct.-capl.	Wurtele, E. F....	Québec	14	16	18	15	16	9	10	...	18	7	...	18	12	18	15	....

* Egal.

qui ont été gradués le 27 juin 1882.

Place générale dans la fournée de gradués.	Nombre total des points obtenus depuis la date de leur entrée jusqu'à celle où ils ont quitté le collège militaire royal.	Récompenses obtenues. Certificat. (Classe du)	Distinctions honorifiques.	Mention spéciale.
17	23,022	Prem're.	Conduite	Manœuvres et exercices militaires.
18	20,843	Seconde	Nil	Nil.
6	38,199	Prem're.	Stratégie, tactique, administ. et loi militaires. Génie civil. Conduite. Manœuvres et exercices militaires. Discipline des sous-officiers.	Nil.
4	45,221	do	Dessin géométrique et géométrie descriptive. Génie civil. Conduite. Manœuvres et exercices militaires.	Discipline des sous-officiers.
9	33,921	do	Conduite. Manœuvres et exercices militaires. Discipline des sous-officiers.	Génie civil.
13	30,455	do	Conduite	Dessin à main levée et peinture. Manœuvres et exercices militaires. Discipline des sous-officiers.
12	30,822	do	Conduite	Manœuvres et exercices militaires.
8	35,099	do	Conduite. Manœuvres et exercices militaires. Discipline des sous-officiers.	Génie civil.
19	17,869	Seconde	Nil	Conduite.
2	50,481	Prem're	Artillerie (théorie et construction d'), dessin géométrique et géométrie descriptive. Physique. Chimie. Génie civil. Conduite.	Mathématiques et mécanique. Topographie militaire, reconnaissance et arpentage civil. Stratégie, tactique, administration et loi militaires. Français. Dessin à main levée et peinture. Manœuvres et exercices militaires. Discipline des sous-officiers.
15	27,712	do	Conduite	Nil.
1	50,983	do	Mathématiques et mécanique, artillerie (théorie et construction d'), stratégie, tactique, administration et loi militaires. Dessin géométrique et géométrie descriptive. Physique. Génie civil.	Fortification et génie militaire, topographie militaire, reconnaissance et arpentage civil. Français, chimie. Conduite. Manœuvres et exercices militaires.
3	48,372	do	Stratégie, tactique, administration et loi militaires. Dessin géométrique et géométrie descriptive. Génie civil. Conduite. Manœuvres et exercices militaires. Discipline des sous-officiers.	Artillerie (théorie et construction d'), topographie militaire, reconnaissance et arpentage civil. Français. Géologie.
11	33,042	do	Conduite	Français. Discipline des sous-officiers.
5	38,202	do	Conduite. Manœuvres et exercices militaires, discipline des sous-officiers.	Français.
14	30,261	do	Génie civil	Conduite.
10	33,382	do	Génie civil. Conduite	Manœuvres et exercices militaires.
7	36,075	do	Conduite. Discipline des sous-officiers.	Français.
16	26,701	do	Nil	Nil.

9—13½

ANNEXE No II.

RAPPORT DU DIRECTEUR DE L'INTENDANCE.

DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE.

DIVISION DE L'INTENDANCE.

OTTAWA, 30 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant concernant les magasins militaires et les propriétés de la milice placés sous mes soins.

HABILLEMENT.

Comme les années précédentes, l'habillement a été, cette année, fourni par des entrepreneurs d'Angleterre. Les capotes de l'infanterie ont été confectionnées au Canada. Les distributions totales de l'année, pour toutes les armes du service, ont été de 5,940 tuniques,—drap et serge ; 7,061 paires de pantalons,—drap et serge ; 3,129 bonnets de police, et 3,953 capotes. Le tableau ci-après indique les distributions faites aux différentes armes du service pour cette période :—

DISTRIBUTIONS.

Tuniques, drap.					Tuniques, serge.				Pantalons, drap, paires.		Pantalons, serge, paires.			Bonnets de police.				Capotes.		
Cavalerie.	Artillerie.	Génie.	Infanterie.	Carabiniers.	Cavalerie.	Artillerie.	Infanterie.	Carabin'rs	Cavalerie.	Artillerie.	Artillerie.	Infanterie	Carabiniers.	Cavalerie.	Artillerie.	Infanterie.	Carabiniers.	Cavalerie.	Artillerie.	Infanterie et carab.
82	719	21	3,571	927	......	583	26	11	218	222	875	4,240	1,511	86	728	2,292	23	66	395	3,492

MUNITIONS.

La distribution de munitions pour la pratique du tir, pendant l'année, s'est élevée à 235,456 cartouches à balles et à 185,800 cartouches blanches. (Voir annexe A.)

Il a été vendu pendant l'année, 607,487 cartouches à balles Snider, 7,360 cartouches à balles pour la carabine Martini-Henry, et 300 cartouches à balles pour la carabine Spencer (faisant un total de 615,147), aux diverses associations de carabiniers et corps, pour les concours de tir et la pratique privée, et pour lesquelles des certificats de dépôt au montant de $10,089.23 ont été reçus et déposés au crédit du gouvernement. Cela comprend aussi le montant reçu du département des postes pour la valeur de la poudre et des étoupilles à friction fournies pour le service du canon du midi à Ottawa. (Voir annexe B.)

L'approvisionnement ordinaire de poudre, d'étoupilles à friction, de boulets, de bombes et de fusées a été fourni pour le tir annuel et les salves, aux différents corps d'artillerie de campagne et de place. (Voir annexe C.)

Afin d'augmenter les munitions de réserve dans la Colombie-Britannique, ordre a été donné d'envoyer d'Angleterre à Victoria, C.-B., 300,000 cartouches à balles

Snider et 100,000 cartouches blanches, avec un approvisionnement de poudre et de projectiles.

La première distribution de cartouches à balles Snider a été reçue de la nouvelle fabrique de Québec; ces cartouches peuvent être favorablement comparées à celles que l'Angleterre nous envoie. On peut donc dire que la manufacture de munitions pour les armes portatives, a maintenant pris pied au Canada.

ARTILLERIE.

Une batterie complète de quatre canons rayés de 40 se chargeant par la culasse, avec affûts et avant-trains, ainsi que la proportion nécessaire d'équipement, de munitions, etc., envoyés par le gouvernement impérial, ont été reçus d'Angleterre, en novembre dernier, par le vapeur *Earl-King*, et distribués comme suit, savoir :— 2 à Québec, 1 à Montréal et 1 à Kingston.

ARMES

Les armuriers postés à Toronto, Kingston, Montréal, Québec et Halifax y sont constamment occupés à la réparation des armes de la milice. A cause du grand nombre d'armes qui demandent à être réparées dans le district militaire n° 2, l'armurier de Toronto a demandé un aide.

Il semblerait nécessaire de nommer deux nouveaux armuriers, dont un pour le district militaire n° 1, à London, et l'autre pour le district n° 4, à Ottawa, vu qu'il y a dans ces districts nombre de carabines ayant besoin d'être réparées. De plus, Ottawa étant le quartier-général de la milice du Canada, il semblerait à propos d'y poster un armurier. Pour le présent, un arrangement temporaire a été fait dans le but de réparer les armes du district n° 4 à Ottawa.

BUREAU DE VISITEURS.

Ainsi que le veulent les règlements, les bureaux de visiteurs se sont assemblés dans tous les districts au sujet du matériel confié aux garde-magasins. Le bureau d'Ottawa recommande que certains changements soient faits à l'intérieur du magasin de cet endroit, dans le but de faciliter davantage le soin et l'emmagasinage de l'habillement; un plan de ces changements a été soumis. Toutefois, le bâtiment est vieux et ne convient pas à l'usage qu'on en fait, vu que par sa situation, son plancher du rez-de-chaussée, où l'on tient les armes ou autres effets, est exposé à l'humidité. On a aussi besoin d'un atelier d'armurier pour la réparation des armes.

PERTES ET EFFETS MANQUANTS.

On éprouve beaucoup de difficulté à recouvrer la valeur d'articles d'équipage de camp représentés comme manquants ou endommagés, lesquels articles sont ordinairement estimés par les garde-magasins de district lorsque l'équipage de camp est renvoyé à l'intendance.

Dans la plupart des cas, on discute l'évaluation sous prétexte que la perte a dû arriver dans le transport à partir des camps.

Les règlements disent que les effets manquants seront évalués sur les lieux, et que la valeur en sera prise sur la paie des hommes. Ces dispositions n'ont pas été trouvées satisfaisantes, et il semblerait nécessaire d'adopter quelqu'autre système pour vaincre la difficulté et éviter le mécontentement qui se produit ordinairement dans de pareils cas.

On suggère qu'à l'avenir une personne responsable soit désignée, pour, sous la direction de l'intendance, prendre soin de tout équipage de camp fourni par cette dernière, et voir à ce qu'il soit délivré aux officiers qu'il appartient, en camp, et, à la levée des camps,—recevoir cet équipage, s'assurer quelles sont les pertes et les effets manquants, en repartir la valeur sur les corps responsables, et en recouvrer le montant de l'officier commandant, sur les lieux.

MUSÉE MILITAIRE.

Depuis mon dernier rapport, le musée a vu s'ajouter à sa collection un certain nombre d'objets ayant un intérêt historique, y compris des contributions de Son Excellence le gouverneur général, qui a manifesté un profond intérêt pour cette institution depuis qu'elle existe.

Des circulaires ont été envoyées aux commandants des différents corps de milice les invitant à faire donation, au musée, des articles qui pourraient être considérés dignes d'y figurer.

On se propose d'établir une bibliothèque militaire en rapport avec le musée et d'encourager des conférences sur des sujets relatifs à la milice.

CERTIFICATS DE DÉPOT.

Le tableau ci-après fait voir le montant collectif porté au crédit du gouvernement par la division de l'intendance militaire, pour munitions et autre matériel vendus, et pour loyer perçu pendant l'année :—

Munitions.		Habillement.		Armes et fournis-ments.	Effets man-quants.	Loyers.	Divers.	Montant total.
Cartouches.	Montant.	Officiers.	Soldats.					
	$ cts.	cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
615,147	10,089 23	61 03	438 22	81 47	46 38	5,347 51	151 92	16,215 76

LOYERS DE PROPRIÉTÉS MILITAIRES.

Le tableau ci-après indique les montants perçus dans les différentes localités pour loyers de propriétés de la milice pendant la présente année.

Les loyers perçus pendant l'année s'élèvent à $5,347.51. Arrérages encore dus, $298.000.

Nombre de locataires.	Localités.	Montant des loyers.	Arrérages.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	
1	Winnipeg, Man.	....	....	
1	Chatham, Ont.	1 00	....	
1	London	213 60	....	
2	Niagara	70 00	....	
5	Toronto	243 50	....	
1	Ottawa	1 00	....	
20	Kingston	526 06	15 00	
4	Montréal	350 50	....	
1	Laprairie	1 00	....	
2	Ile aux Noix	64 00	....	
23	Québec, &c.	2,847 85	56 00	
28	Pointe-Lévis	753 00	227 00	
19	Nouveau-Brunswick	255 00	....	
1	Nouvelle-Ecosse	20 00	....	
1	Ile du Prince-Edouard	1 00	....	
....	Prescott, Ont.	....	....	
....	Saint-Jean, Qué	....	....	
110	Total reçu, 1882	$5,347 51	....	
	Total des arrérages	....	$298 00	

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très humble serviteur,

J. MACPHERSON, lieut.-colonel,

Directeur de l'intendance et gardien des propriétés de la milice.

L'honorable

Ministre de la milice et de la défense,

Ottawa.

[A.]

MUNITIONS fournies pour le tir de la carabine en 1882.

Date.	Corps et postes militaires.	Cartouches. A balles.	Cartouches. Blanches.
1882.	*District militaire no 1, London.*		
21 sept........	Capitaine Lee, cie nº 7, 25e bataillon, pour les exercices annuels.	760	....
21 do	Le quartier-maître, camp de London do ...	....	36,120
16 oct........	Capitaine Macfarlane, cie nº 4, 29e bataillon do ...	620	....
16 do	do Cheney, 7 24e do do ...	680	....
16 nov	Lieutenant Wiggle, cie nº 4, 1er rég. de cavalerie do ...	600	....
16 do	Capitaine Cowan, cie nº 2, 29e bataillon do ...	740	....
16 do	do N. Ellis 5 29e do ...	620	....
16 do	do W. Mason 1 30e do do ...	700	....
16 do	do Beattie 3 30e do do ...	740	....
16 do	do Allen 4 30e do do ...	800	....
16 do	do Mutrie 6 30e do do ...	740	....
16 do	do McDowell 7 30e do do ...	600	....
16 do	do Booth 9 30e do do ...	660	....
16 do	do Elliott 2 33e do do ...	680	....
16 do	do Roddic 5 33e do do ...	780	....
27 do	Lieutenant Crowe 2 30e do do ...	660	....
16 do	Capitaine White 10 30e do do ...	740	....
9 déc........	do E. Robinson 8 26e do do ...	760	....
29 do	do E. Mackenzie 3 7e do do ...	840	....
		12,720	36,120
10 oct	MOINS—Renvoyé par le quartier-maître de camp, London..........	....	18,200
	Total..	12,720	17,920
1882.	*District militaire nº 2, Toronto.*		
23 mai	Lt.-col. Otter, 2e bataillon, carab. Q. O., Toronto, pour la revue.	....	6,000
29 août	do Denison, G. G. B. G., Toronto, exercices annuels....	1,680	1,680
13 sept........	Major Peters, batterie de campagne de London do	500	....
15 do	do Dunn, quartier-maître du camp, Niagara do	50,000	50,000
28 oct.........	Lt-col. Grasett, 10e bataillon do	6,000	1,500
4 nov	do Otter, 2e bataillon, carabiniers Q.O. do	8,400	....
		66,580	59,180
2 oct.	MOINS—Renvoyé par le quartier-maître de camp, Niagara	27,100	28,400
	Total..	39,480	30,780
1882.	*District militaire no 3, Kingston.*		
20 mai	L'officier commandant le 14e bataillon, exercices annuels	....	5,040
26 juillet	Batterie de place de Cobourg do	840	840
14 août.......	Batterie "B" E. A. R. (Martini) do	1,000	....
14 do	do do do	4,700	4,700
14 do	Batterie de campagne de Durham do	500	....
1er sept......	Maj. King, quartier-maître, camp de Cobourg, exerc. annuels......	25,200	19,740
		32,240	30,320
	MOINS—Renvoyé par le quartier-maître de camp, Cobourg	11,940	14,000
	Total..	20,300	16,320

MUNITIONS fournies pour le tir de la carabine en 1882—*Suite.*

Date.	Corps et postes militaires.	Cartouches. A balles.	Cartouches. Sans balles.
1882.	*District militaire no 4, Ottawa.*		
6 juillet	Lt. Gourdeau, dragons de la P. L., exercices annuels..........	700	....
30 août.......	Lt.-col. White, quart.-maître, camp de Brockville, exerc. annuels	18,000	18,500
30 nov.........	Gardes à pied du gouverneur général, Ottawa do ...	5,040	5,040
		23,740	23,540
15 sept	MOINS—Renvoyé par le quartier-maître du camp, Brockville ...	430	6,400
	Total..	23,310	17,140
1882.	*Districts militaires nos 5 et 6, Montréal.*		
9 août.......	65e bataillon, Montréal, exercices annuels..............................	7,360	....
12 sept	Cavalerie de Montréal do	700	700
12 do	Camp de Richmond do	15,000	15,000
12 do	do Berthier do	20,000	....
26 do	do Sherbrooke do	11,000	11,000
6 oct.........	Génie, Montréal do	800	....
20 nov.	65e bataillon do	....	6,720
		54,860	33,420
2 oct..........	MOINS—Renvoyé du camp de Berthier.................................. }	23,500	9,600
15 do	do Richmond et Sherbrooke.......... }		
	Total..	31,360	23,820
1882.	*District militaire no 7, Québec.*		
12 mai........	Batterie "A", exercice annuel..	6,300	3,000
26 juillet	Compagnie n° 1, bataillon de Charlevoix, exercices annuels	840	....
26 do	do 3 do do	840	....
26 do	do 4 do do	840	....
21 sept	17e bataillon, exercices annuels..	2,456	....
21 do	23e do do	2,175	....
21 do	87e do do	1,320	....
21 do	Bataillon provisoire de Dorchester, exercices annuels...............	1,535	....
4 oct.........	70e bataillon do	5,040	5,040
	Total..	21,346	8,040
1882.	*District militaire no 8, Saint-Jean, N.B.*		
1er sept.....	Major Gillespie, batterie n° 7, artillerie de place, exerc. annuels.	840	....
6 do	Brigade d'artillerie de place du N.B., exercices annuels...............	840	....
29 do	Lt.-col. Domville, 8e régiment de cavalerie do	2,520	2,520
29 do	Compagnie du génie, de Brighton do	840	840
29 do	Major McCulley, 73e bataillon do	4,200	4,200
29 do	Lt.-col. Beer, 74e bataillon do	5,040	5,040
18 oct..........	Capt. Hartt, carabiniers de Saint-Jean do	840	840
21 do	Lt.-col. Blaine, 62e bataillon do	5,040	5,040
23 do	Capt. McMullin, 71e bataillon do	840	840
	Total..	21,000	19,320

MUNITIONS fournies pour le tir de la carabine en 1882—*Suite.*

Date.	Corps et postes militaires.	Cartouches. A balles.	Cartouches. Blanches.
1882.	*District militaire n° 9, Halifax, N.E.*		
21 juillet......	1re brigade d'artillerie de place d'Halifax, exercices annuels	5,040	5,520
21 do	Batterie de campagne, Halifax do	1,600	....
21 do	63e bataillon (carabiniers) do	5,520	5,520
24 do	66e do C. P. L. do	7,200	7,200
7 sept.	Quartier-maître de camp, Aldershot do	....	20,800
16 do	Capitaine Ryan, compagnie de cavalerie de King do	840	....
16 do	do Dodge, compagnie n° 1, 68e bataillon do	840	....
16 do	do Beckwith 2 do do	840	....
16 do	do Redden 3 do do	840	....
16 do	do Steadman 4 do do	840	....
16 do	do Roscoe 5 do do	840	....
16 do	do Borden 6 do do	840	....
16 do	do Harris 7 do do	840	....
16 do	do Foster 8 do do	840	....
16 do	do Ross 10 do do	840	....
16 do	do Elliott 1, 69e bataillon, do	840	....
16 do	do Morse 2 do do	840	....
16 do	do Wade 3 do do	840	....
16 do	do Charlton 4 do do	840	....
16 do	Lieutenant Bailey 5 do do	840	....
16 do	Capitaine Buckler 6 do do	840	....
16 do	do Nicholl 7 do do	840	....
16 do	do Turnbull 8 do do	840	....
16 do	do Harris 9 do do	840	....
16 do	do Jacques 1, 72e bataillon do	840	....
16 do	do Roach 2 do do	840	....
16 do	do Bowlby 3 do do	840	....
16 do	do Taylor 4 do do	840	....
16 do	do Phinney 5 do do	840	....
16 do	do Morse 6 do do	840	....
16 do	do Windrow 6, 75e bataillon do	840	....
6 oct.	do King 1 do do	840	840
6 do	do Curll 2 do do	840	840
6 do	do Ross 3 do do	840	840
6 do	do Ham 4 do do	840	840
6 do	do Langille 5 do do	840	840
7 do	Lieut.-col. Kaulbach, 75e bataillon do	2,000	....
9 do	do Bremner, 66e do do	2,000	....
12 do	Cap. James, bat. d'art. de place de la baie Mahone do	1,000	....
14 do	do Jolly, do Yarmouth do	840	840
18 do	Lieutenant Dimock, 78e Highlanders do	2,000	....
26 do	Lt.-col. McPherson, 2e brig. d'art. de place d'Halifax, exerc. ann.	1,500	....
26 do	Captain Gordon, batterie d'artillerie de place de Pictou do .	1,000	....
26 do	Lieut.-col. Bremner, 66e bataillon do .	200	....
31 do	Capitaine McLeod, compagnie n° 8, 78e bataillon do .	500	....
	Total..	56,440	44,080
	District militaire n° 10, Manitoba.		
	Il n'a pas été fait rapport de distribution de munitions pour le tir.	....	....
1882.	*District militaire no 11, Victoria. C.B.*		
13 avril	Artillerie de place de Seymour, exercices annuels........................	600	....
12 juin	Carabiniers de New Westminster do	560	....
	Total..	1 160	....

MUNITIONS fournies pour le tir de la carabine en 1882—*Suite.*

Date.	Corps et postes militaires.	Cartouches.	
		A balles.	Blanches.
1882.	*District militaire no* 12, *Charlottetown, I.P.E.*		
26 juillet....	Major Mabon, compagnie n° 4, 82e bataillon, exercices annuels...	740	740
5 août	Capitaine Ives, bataillon, P. C. do	800	800
17 do	Lieutenant Fraser, compagnie n° 1, King do	800	800
22 do	Capitaine Dogherty, 82e bataillon do	800	800
15 do	do McLeod do do	800	800
31 do	Major Irving, brig. prov. d'art. de place, I.P.E., exerc. annuels..	2,700	2,700
25 sept.	do Dogherty, génie, exercices annuels	900	900
26 do	Capitaine Stewart, 82 bataillon, exercices annuels	800	800
10 oct.	Major Mabon do do	....	40
	Total	8,340	8,380

RÉCAPITULATION.

District.	Cartouches.	
	A balles.	Blanches.
District militaire n° 1, London	12,720	17,920
do 2, Toronto	39,480	30,780
do 3, Kingston	20,300	16,320
do 4, Ottawa	23,310	17,140
do 5 et 6, Montréal	31,360	23,820
do 7, Québec	21,346	8,040
do 8, Saint-Jean, N.B	21,000	19,320
do 9, Halifax, N.E	56,440	44,080
do 10, Winnipeg	....	....
do 11, Victoria, C.B	1,160	....
do 12, Charlottetown, I.P.E	8,340	8,380
Total	235,456	185,800

J. MACPHERSON, lieut.-colonel,
Directeur de l'intendance militaire et gardien des propriétés de la milice.

A l'honorable
Ministre de la milice et de la défence,
Ottawa.

30 décembre 1882.

[B.]

MUNITIONS pour carabines, vendues pendant l'année 1882.

District militaire n° 1, London.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1882.				$ cts.
26 janv....	Cap. Stevenson	26e bataillon....................................	1,000	16 00
24 mars...	F. W. Macqueen	Association de carabiniers, Woodstock......	1,000	16 00
30 do ...	R. W. Stewart	do Guelph...........	1,500	24 00
22 avril...	F. W. Macqueen.............	do Woodstock......	1,000	16 00
24 do ...	Major Wilson................	33e bataillon....................................	2,000	32 00
9 mai...	F. W. Macqueen	Association de carabiniers, Woodstock......	1,500	24 00
16 do ...	Lt-col. O'Malley............	25e bataillon....................................	1,000	16 00
18 do ...	Cap. Stevenson	26e do	1,000	16 00
22 do ..	Cap. McKenzie	7e do	500	8 00
5 juin...	Assoc. de carab., Guelph	....	1,000	16 00
29 mai...	Cap. Robson	Association de carabiniers, Huron	4,000	64 00
29 do ...	Assoc. de carab., Guelph	....	1,500	24 00
29 juin...	Cap. Stevenson............	26e bataillon....................................	1,000	16 00
15 juill....	do	26e do	1,000	16 00
25 do ...	W. Wigmore	Association de carabiniers, London...........	1,000	16 00
26 do ...	Assoc. de carab. de Perth	....	1,500	24 00
3 août...	do	....	2,000	32 00
10 do ...	Cap. Stevenson	6e bataillon	1,500	24 00
10 do ...	Lt-col. hon H. Aylmer...	Major de brigade................................	1,000	16 00
10 do ...	R. H. Jarvis..................	37e bataillon....................................	500	8 00
23 do ...	F. W. Macqueen	Association de carabiniers, Woodstock.......	1,000	16 00
13 sept....	N. A. Woodcock............	do Ingersoll	500	8 00
16 do ...	F. W. Macqueen	do Woodstock	4,000	64 00
20 do ..	Lt-col. Moffatt.......	do	4,000	64 00
26 do ...	W. Lawrence.................	....	800	12 80
26 do ...	N. A. Woodcock............	Association de carabiniers, Ingersoll..........	1,000	16 00
28 do ...	Major White.................	28e bataillon....................................	500	8 00
4 oct ...	Capt. Stevenson............	26 do	1,000	16 00
17 do ...	N. A. Woodcock............	Association de carabiniers, Ingersoll.....	2,000	32 00
20 do ...	do	do	1,200	19 21
6 déc...	Cap. Stevenson.......	26e bataillon	1,000	16 00
14 do ...	Lt-col. hon. H. Aylmer..	Major de brigade................................	500	8 00
		Total	44,000	$704 01

District militaire n° 2, Toronto.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1er janv.	J. L. Rawbone................	Gardes du corps du gouverneur général......	500	8 00
7 do ...	Cap. Saule....................	37e bataillon....................................	2,000	32 00
10 do ...	Cap. Nelles......	do	2,000	32 00
6 do ...	Lt-col. Alger.................	Association de carabiniers, Ontario.............	6,000	96 00
28 do ...	Cap. Saule....................	37e bataillon....................................	2,000	32 00
8 mai...	J. L. Rawbone................	Gardes du corps du gouverneur général......	1,000	16 00
11 do ..	Lt-col. Alger.................	Association de carabiniers, Ontario.............	10,000	160 00
16 do ...	Lt-col. Jones.................	38 bataillon....................................	2,000	32 00
15 do ...	Assoc de car., Peterboro'	....	2,000	32 00
7 juin ...	M. Crowe......................	....	160	3 90
8 do ...	Lt-col. Jones.................	38e bataillon	500	8 00
8 do ...	J. L. Rawbone................	Gardes du corps du gouverneur général.......	500	8 00
5 juillet..	Cap Cooper..................	12e bataillon ...............................M.H.	500	} 28 00
5 do ...	do	do ....S.B.	1,000	
17 do ...	J. L. Rawbone................	Gardes du corps du gouverneur général.......	1,000	16 00
21 do ...	Lt-col. Jones.................	38e bataillon....................................	2,000	32 00

B.—Munitions pour carabines vendues pendant l'année 1882—*Suite*.

District militaire n° 2, Toronto—Fin.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1882.				$ cts.
1er août...	Lt-col. Alger	Association de carabiniers, Ontario	48,600	777 60
3 do ...	do	do	500	8 00
7 do ...	Lt-col. Jones	38e bataillon	2,000	32 50
11 do ...	Cap. Saule	37 do	1,000	16 00
14 do ...	Lt-col. Alger	Association de carabiniers, Ontario	500	8 00
15 do ...	do	44e bataillon	500	8 00
22 do ...	do	Batterie de campagne, Wellington	1,000	16 00
29 do ...	do	44e bataillon	500	8 00
29 do ...	J. L. Rawbone	Gardes du corps du gouverneur général	1,000	16 00
1er sept...	Cap. Saule	37e bataillon	2,000	32 00
4 do ...	Lt.-col. Alger	20e et 44e bataillon	1,000	16 00
14 do ...	Major Dingwell	46e bataillon	1,000	16 00
2 oct....	Lt-col. Alger	Association de carabiniers, Bowmanville	2,000	32 00
4 do ...	Lt-col. Jones	38e bataillon	1,000	16 00
13 do ...	J. L. Rawbone	Gardes du corps du gouverneur général	1,000	16 00
16 do ...	Lt-col. Alger	Association de carabiniers, Ontario	1,000	16 00
26 do ...	J. L. Rawbone	Gardes du corps du gouverneur général	1,000	16 00
		Total	98,760	$1,586 00

District militaire n° 3, Kingston.

28 janv....	Cap. Gordon	14e bataillon	2,000	32 00
27 avril...	Lt-col. Bog	16e do	4,000	64 00
18 mai...	Sergt Russell	16e do	1,000	16 00
11 juillet	R. W. Bell	Association de carabiniers, Peterboro'	2,000	32 00
5 août...	Sergt. McLaughlin	16e bataillon	2,000	32 00
9 do ...	Lt-col. Bog	16e do	2,000	32 00
20 sept....	H. Tammage	49e do	2,000	32 00
25 do ...	R. W. Bell	Association de carabiniers, Peterboro'	2,000	32 00
30 do ...	Cap. Bailie	do Kingston	3,000	48 00
3 oct....	R. W. Bell	do Peterboro'	2,000	32 00
19 do ...	H. Tammage	49e bataillon	1,000	16 00
23 do ...	J. A. Howard	57e do	530	8 50
28 do ...	Cap. Birdsall	57e do	500	8 00
2 nov....	H. Tammage	49e do	1,000	16 00
12 oct....	Lieut. McNaughton	Association de carabiniers, Cobourg	500	8 00
16 nov....	Cap. Birdsall	57e bataillon	500	8 00
15 do ...	H. Tammage	49e do	1,500	24 00
26 déc....	D. E. Jackson	41e do	3,000	48 00
		Total	30,530	$488 50

District militaire n° 4, Ottawa.

4 avril...	Sergt. Clayton	Gardes du corps du gouvern. général.. M.H.	500	12 00
4 do ...	Capt. Chamberlain	43e bataillon	1,000	16 00
18 do ...	Sergt. Cawdron	Gardes du corps du gouverneur général	1,000	16 00
27 do ...	Dr. Malloch	do do	500	8 00
3 mai....	Lieut. Armstrong	do do	500	8 00
3 do ...	Assoc. de car. du Canada	M.H.	1,200	24 00

(B)—MUNITIONS pour carabines, vendues pendant l'année 1882—*Suite.*

District militaire no 4, Ottawa—Fin.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1882.				$ cts.
18 mai....	Corp. Ross	Gardes à pied du gouverneur-général	500	8 00
23 do ...	Cap. Wright	43e bataillon	2,437	39 00
25 do ...	Sergt. Cawdron	Gardes à pied du gouverneur général	500	8 00
5 juin....	do	do do	1,000	16 00
10 do ...	Cap Lang	43e bataillon	1,000	16 00
10 do ...	C. Wilson	do	500	8 00
13 do ...	Sergt. Cawdron	Gardes à pied du gouverneur général	1,000	16 00
16 do ...	Sergt. Deslauriers	do do	1,000	16 00
19 do ...	Sergt. Cawdron	do do	1,000	16 00
23 do ...	Cap. MacQueen		1,000	16 00
23 do ...	Major Tilton	Gardes à pied du gouverneur général...S.B.	20	} 5 12
23 do ...	do	do do ...M.H.	200	
29 juin....	Cap. Chamberlain	43e bataillon	500	8 00
3 juillet.	Sergt. Cawdron	Gardes à pied du gouverneur général	1,000	16 00
10 juillet.	do	do do	1,000	16 00
13 do ...	Sergt. Morton	do do	500	8 00
15 do ...	Sergt. Sutherland	do do ...M.H.	50	1 20
17 do ...	Pte. Briggs	do do	500	8 00
21 do ...	Sergt. Cawdron	do do	1,000	16 00
27 do ...	do	do do	500	8 00
31 do ...	do	do do	2,000	32 00
2 août....	Sergt. Brown	54e bataillon	500	8 00
3 do ...	W. Todd	Gardes à pied du gouverneur général	2,500	40 00
3 do ...	Sergt. Cawdron	do do	1,000	16 00
14 do ...	A. E. Nash	do do	500	8 00
19 do ...	Sergt. Sutherland	do do	500	8 00
22 do ...	Sergt. Cawdron	do do	500	8 00
23 do ...	Cap. Macdonald	42e bataillon	500	8 00
25 do ...	Lieut. Huntington	Cavalerie de Prescott	1,500	24 00
28 do ...	Pte. Taylor	Gardes à pied du gouverneur général	100	2 40
30 do ...	Sergt. Bell	Dragons de la garde de la Princesse Louise	500	8 00
20 sept....	Sergt. Cawdron	Gardes à pied du gouverneur généra.lM.H.	1,000	16 00
6 oct.....	J. W. Motherwell	Association de carabiniers	1,000	16 00
9 do ...	Assoc. de car. métropol.		2,000	32 00
9 do ...	do		2,000	32 00
9 do ...	Pte. Pink	43e bataillon	500	8 00
9 do ...	Lieut. McNaughton	...M.H.	200	4 80
19 do ...	Cap. Walker	43e bataillon	500	8 00
26 do ...	Cap. Laskey	41e do	500	8 00
31 do ...	Cap. O'Grady	43e do ...M.H.	100	2 40
1er nov..	do	do do	500	8 00
1er do ...	do	do do ...M.H.	50	1 20
7 do ...	Lieut. Gourdeau	Dragons de la garde de la Princesse Louise	500	8 00
17 do ...	Lt.-col. Maunsell	Sous-adjudant général M.H.	50	1 20
20 do ...	Lieut. Featherson	43e bataillon	600	9 60
20 do ...	Lt.-col. Maunsell	Sous-adjudant général...Spencer.	300	3 00
27 déc....	D. McMartin	43 bataillon M.H.	100	2 40
28 do ...	Cap. O'Grady	43e Battalion...M.H.	300	7 20
28 do ...	do	do	200	3 20
30 do ...	Assoc. de car. du Canada		32,930	526 88
30 do ...	do	M.H.	2,420	58 08
30 do ...	do		3,100	64 00
	500 lbs. de p. à canon et 315 étoupilles à friction p. le c. du m., Ottawa			131 96
	Total		78,857	$1,443 64

(B.)—Munitions pour carabines vendues, pendant l'année 1882—*Suite.*

Districts militaire nos 5 et 6, Montréal.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
11 février.	Major McFee	51e bataillon	2,000	32 00
28 do ...	Cap. Blaine	83e bataillon	560	8 96
4 avril...	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	3,120	44 92
26 do ...	do	do	4,480	76 48
26 do ...	do	do M.H.	200	
27 do ...	Lt.-col. Ibbotson	53e bataillon	560	8 96
8 mai	Cap. James Smith	11e do	1,000	16 00
19 do ...	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	4,480	71 68
19 do ...	Lt.-col. Ibbotson	53e bataillon	560	8 96
19 do ...	Cap. Smith	11e do	1,000	16 00
20 do ...	Cap. Moorehouse	53e do	560	8 96
2 juin....	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	5,600	94 40
2 do ...	do	do M.H.	200	
6 do ...	Lt. Wright	50e bataillon	560	8 96
6 do ...	R. G. Spearing	Champ de tir de Sherbrooke	560	8 96
13 do ...	Lt. Edwards	58e bataillon	560	8 96
13 do ...	R. G. Spearing	Champ de tir de Sherbrooke	560	8 96
23 do ...	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	5,040	80 64
24 do ...	R. J. Spearing	Champ de tir de Sherbrooke	560	8 96
6 juillet .	do	do	1,120	17 92
14 do ...	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	5,600	89 60
22 do ...	R. J. Spearing	Champ de tir de Sherbrooke	1,680	26 88
22 do ...	Cap. Sheppard	5e régiment de cavalerie	660	9 00
24 do ...	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	2,240	35 84
26 do ...	do	do	6,600	39 60
28 do ...	Cap. Moorehouse	53e bataillon	560	8 96
1er août .	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	1,120	17 92
8 do ...	Lt.-col. Sheppard	83e bataillon	1,120	17 92
8 do ...	Capt. Sheppard	5e régiment de cavalerie	560	8 96
8 do ...	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	6,720	131 52
8 do ...	do	do M.H.	1,000	
8 do ...	do	do	11,200	222 60
8 do ...	do	do M.H.	1,800	
24 do ...	do	do	5,600	89 60
24 do ...	Lt.-Col. Ibbotson	53e bataillon	1,120	17 92
28 do ...	Cap. Moorehouse	53e do	560	8 96
28 do ...	D. McRae	1er do	560	8 96
30 do ...	J. F. Learned	Secrétaire, association de carabiniers	1,680	26 88
5 sept....	Cap. Smith	11e bataillon	560	8 96
8 do ...	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	6,720	107 52
11 do ...	Thos. Weightman	11e bataillon	1,680	26 88
11 do ...	Cap. Bower	52e do	560	8 96
13 do ...	Cap. Montigney	85e do	560	8 96
20 do ...	Lt. Whitman	60e do	2,240	35 84
20 do ...	Lt. Pollock	11e do	560	8 96
25 do ...	R. Thompson	5e régiment de cavalerie	560	8 96
23 do ...	Geo. Wright	50 bataillon	2,240	35 84
29 do ...	Cap. Bower	53e do	560	8 96
5 oct. ...	Cap. Brooks		1,120	17 92
6 do ...	Lt.-col. Ouimet	65e bataillon	1,120	17 92
8 do ...	Cap. Cole	Artillerie de place de Montréal	560	8 96
9 do ...	Cap. Sheppard	5e régiment de cavalerie	1,120	17 92
9 do ...	Lt. Whitman	60e bataillon	1,680	26 88
20 do ...	Cap. Watts	54e do	560	8 96
24 do ...	do	54e do	560	8 96
2 nov....	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	4,480	71 68
3 do ...	Cap. Cole	Artillerie de place de Montréal	560	8 96
17 oct....	Lt.-col. Gilmore	60e bataillon	1,680	26 88
29 nov....	W. B. Jackson	57e do	560	8 96

(B.)—MUNITIONS pour carabines vendues pendant l'année 1882—*Suite.*

Districts militaires Nos 5 et 6, Montréal—Fin.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1881.				
4 déc.	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	560	8 96
30 do	G. Wright	50e bataillon	560	8 96
		Total	113,920	$1,848 56

District militaire No 7, Québec.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
26 sept.	Capitaine Russell	do	500	8 00
1882.				
4 janv.	Major Scott	8e bataillon	560	8 96
4 do	do	do	560	8 96
7 do	do	do M.H.	300	7 20
7 do	do	do	1,000	16 00
2 mars	do	do	2,000	32 00
22 do	do	do	500	8 00
24 do	Cap. Russell	do	560	8 96
4 avril	do	do	1,000	16 00
6 do	Major Scott	do	2,000	32 00
22 do	do	do	1,000	16 00
28 do	do	do	500	8 00
28 do	Cap. Miller	do	1,000	16 00
28 do	Major Scott	do	1,000	16 00
5 mai	do	do	500	8 00
10 do	Cap. Russell	do	1,000	16 00
19 do	Major Scott	do	500	8 00
17 do	do	do	1,000	16 00
17 do	do	do	500	8 00
2 juin	do	do	1,000	16 00
10 do	do	do	1,000	16 00
17 do	do	do	1,000	16 00
23 do	Cap. Russell	do	1,000	16 00
28 do	Major Scott	do	2,120	33 92
30 do	do	do	2,000	32 00
15 juillet	do	do	1,000	16 00
17 do	Assoc. de car., Stadacona		3,360	53 70
3 août	Major Scott	8e bataillon	3,700	59 20
3 do	do Stewart	do	1,000	16 00
18 do	do Scott	do	1,000	16 00
10 do	Jos. Michaud	Association de carabiniers de Témiscouata	2,000	32 00
12 do	Major Demers	17e bataillon	1,000	16 00
18 do	J. Michaud	Association de carabiniers de Témiscouata	3,000	48 00
26 do	Major Scott	8e bataillon	1,000	16 00
24 do	J. Blondeau		1,000	16 00
31 do	Major Scott	8e bataillon	1,000	16 00
28 sept.	do Demers	17e do	1,000	16 00
20 do	A. Couillard	Association de carabiniers de Québec	500	8 00
27 do	Major Scott	8e bataillon	500	8 00
7 oct.	do	do	500	8 00
2 do	Judge Tachereau	M.H.	200	4 80
21 do	Major Scott	8e bataillon	300	4 80
31 do	do	do	500	8 00
8 nov.	do	do	500	8 00
9 déc.	do	do	1,000	1,600
22 do	do	do	500	800
28 do	do	do M.H.	100	240
		Total	$48,700	$784 90

(B)—Munitions pour carabines vendues pendant l'année 1882—*Suite.*

District militaire n° 8, Saint-Jean.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1882.				$ cts.
8 mars...	Cap. Hartt	Club de carabiniers de Saint-Jean	560	8 96
28 do ...	Lieut Upham	8e régiment de cavalerie	560	8 96
8 juillet..	Cap. Hartt	Club de carabiniers de Saint-Jean	2,240	35 84
12 do ...	Lieut. Robbie	62e bataillon	560	8 96
15 do ...	J. U. Fowler	8e régiment de cavalerie	560	9 25
16 do ...	do	8e do	560	9 25
23 do ...	Lieut. Blois	62e bataillon	1,000	16 00
27 do ...	Cap. Hartt	62e do	1,000	16 00
2 juin....	Lieut. Blois	62e do	1,000	16 00
12 do ...	W. H. Smith	62e do	560	8 96
22 do ...	J. U. Fowler	8e régiment de cavalerie	1,120	18 50
23 do ...	Lieut. Blois	62e bataillon	1,000	16 00
23 do ...	Cap. Hartt	Club de carabiniers de Saint-Jean	1,000	16 00
27 do ...	do	do do	560	8 96
29 do ...	Cap. Langstroth	8e régiment de cavalerie	560	8 96
6 juillet..	do	8e do	500	8 00
11 do ...	G. T. Stickney	Club de carabiniers de Saint-Jean	1,120	17 92
27 do ...	Lieut McRobbin	62e bataillon	560	8 96
3 août....	Cap. Blois	62e do	4,000	64 00
4 do ...	Cap. Hartt	62e do	2,000	32 00
8 do ...	J. U. Fowler	8e régiment de cavalerie	500	8 00
8 do ...	do	8e do	500	8 00
9 do ...	Cap. Langstroth	8e do	1,000	16 00
14 do ...	Cap. Howard	Association de carabiniers du N.-Brunswick	2,000	32 00
14 do ...	Cap. Hart	62e bataillon	1,000	16 00
14 do ...	Chirurgien Botsford	Association de carabiniers de Sussex	1,000	16 50
14 do ...	Cap. Hartt	do du N.-Brunswick..	14,000	224 00
21 do ...	Chirurgien Botsford	do de Sussex	1,000	16 00
18 sept. ...	Lieut. MacIntyre	Club de carabiniers de Saint-Jean	2,000	32 00
27 do ...	Cap. Blois	62e bataillon	1,000	16 00
27 do ...	Cap. Hartt	Association de carabiniers du N.-Brunswick.	4,000	64 00
4 oct. ...	Cap. Stewart		1,000	16 00
7 do ...	Cap. Hartt	Club de carabiniers de Saint-Jean	2,000	32 00
11 do ...	do	8e régiment de cavalerie	1,000	16 00
14 do ...	Lieut.-col. Beer	74e bataillon	1,000	16 00
20 do ...	Chirurgien Botsford	Association de carabiniers de Sussex.	3,000	48 00
		Total	57,020	913 98

District militaire n° 9, Halifax.

27 avril ...	Cap. Bland	1re brigade d'artillerie de place, Halifax	500	8 00
8 mai ...	Lieut.-col. Bremner	66e bataillon	1,000	16 00
18 do ...	do Mowbray	1re brigade d'artillerie de place, Halifax	1,000	16 00
18 do ...	do do	do do	500	8 00
23 do ...	do McPherson	2e brigade do	1,000	16 00
31 do ...	do Mackintosh	63e bataillon	1,500	24 00
1er juin ...	Cap. Bland	1re brigade d'artillerie de place, Halifax	500	8 00
3 do ...	Lieut.-col. Mowbray	do do	500	8 00
3 do ...	Lieut. Dimock	78e bataillon	1,000	16 00
9 do ...	Lieut.-col. Mowbray	1re brigade d'artillerie de place, Halifax	500	8 00
13 do ...	Major Lydiard	Association de carabiniers du comté de King	1,500	24 00
14 do ...	Lieut.-col. McPherson	2e brigade d'artillerie de place, Halifax	1,000	16 00
15 do ...	do Bremner	66e bataillon	1,500	24 00
5 do ...	Cap. Bland	1re brigade d'artillerie de place, Halifax	500	8 00

(B.)—Munitions pour carabines, vendues pendant l'année 1882—*Suite*.

District militaire n° 9, Halifax—Fin.

Date.	Acheteur.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1881.				$ cts.
24 juin ...	Lieut.-col. Mackintosh ...	63e bataillon ...	1,000	16 00
27 do ...	do Mowbray ...	1re brigade d'artillerie de place, Halifax ...	1,000	16 00
28 do ...	do do ...	do do ...	500	8 00
29 do ...	Lieut. Dimock ...	78e bataillon ...	1,000	16 00
5 juillet..	Lieut.-col. Mowbray ...	1re brigade d'artillerie de plaee, Halifax ...	500	8 00
5 do ...	do Mackintosh ...	63e bataillon ...	1,000	16 00
7 do ...	do Bremner ...	66e do ...	1,000	16 00
10 do ...	do Mowbray ...	1re brigade d'artillerie de place, Halifax ...	1,000	16 00
11 do ...	J. E. Fitch ...	78e bataillon ...	500	8 00
11 do ...	Lieut.-col. Mowbray ...	1re brigade d'artillerie de place, Halifax ...	500	8 00
12 do ...	Cap Ryan ...	Cie de cavalerie de Kentville ...	500	8 00
14 do ...	Lieut.-col. Kaulbach ...	75e bataillon ...	3,600	57 60
15 do ...	do McPherson ...	2e brigade d'artillerie de place, Halifax ...	1,000	16 00
22 do ...	do Mowbray ...	1re do do ...	500	8 00
24 do ...	do do ...	1re do do ...	500	8 00
21 do ...	Lieut.-col. Mackintosh ...	63e bataillon ...	1,000	16 00
24 do ...	do Mowbray ...	1re brigade d'artillerie de place, Halifax ...	500	8 00
25 do ...	do Mackintosh ...	63e bataillon ...	500	8 00
26 do ...	do Bremner ...	66e do ...	1,000	16 00
27 do ...	Major Harrison ...	Bataillon provisoire de Cumberland ...	500	8 00
28 do ...	Lieut.-col. Mackintosh ...	63e bataillon ...	2,000	32 00
28 do ...	Cap. Barnhill ...	78e do ...	500	8 00
28 do ...	Lieut.-col. Bremner ...	66e do ...	1,000	16 00
28 do ...	do Mowbray ...	1re brigade d'artillerie de place, Halifax ...	500	8 00
1er août...	do McPherson ...	2e do do ...	1,000	16 00
4 do ...	do do ...	2e do do ...	25,000	400 00
9 do ...	do Mowbray ...	1re do do ...	500	8 00
16 do ...	Cap. Jolly ...	Batterie d'artillerie de place, Yarmouth ...	500	8 00
17 do ...	Lieut.-col. McPherson ...	2e brigade do Halifax ...	1,000	16 00
26 do ...	Cap. Gordon ...	Batterie do Pictou ...	1,000	16 00
30 do ...	Lieut.-col. Mackinley ...	Association provinciale de carabiniers..M.H.	600	15 03
31 do ...	Cap. Bland ...	Association de carabiniers d'Halifax ...	500	8 00
7 sept....	Cap. Jolly ...	Artillerie de place, Yarmouth ...	500	9 25
15 do ...	Lieut.-col. Mackintosh ...	63e bataillon ...	3,000	48 00
19 do ...	do ...	63e do ...	1,000	16 00
21 do ...	Lieut. Dimock ...	78e do ...	2,000	32 00
26 do ...	Lieut.-col. Mowbray ...	1re brigade d'artillerie de place, Halifax ...	1,fOC	16 00
26 do ...	Capt. Lawrence ...	Association de carabiniers de Colchester ...	1,500	24 00
22 do ...	Lieut.-col. Bremner ...	66e battalion ...	200	3 20
5 octobre	do Kaulbach ...	75e do ...	2,000	32 00
9 do ...	do Bremner ...	66e do ...	2,000	32 00
12 do ...	Cap. James ...	Artillerie de place de la Baie Mahone ...	1,000	16 00
18 do ...	Lieut. Dimock ...	78e bataillon ...	2,000	32 00
26 do ...	Cap. Gordon ...	Artillerie de place de Pictou ...	1,000	16 00
26 do ...	Lieut.-col. McPherson ...	2e brigade d'artillerie de place, Halifax ...	1,500	24 00
30 do ...	Cap. McLeod ...	78e bataillon ...	500	8 00
31 do ...	do Black ...	Bataillon provisoire de Cumberland ...	1,000	16 00
		Total ...	84,400	1,357 08

(B.)—Munitions pour carabines, vendues pendant l'année 1882—*Suite.*

District militaire n° 10, Winnipeg.

Date.	Acheteur.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1882.				$ cts.
1er janvier	Assoc. de carab., Manitoba	....	2,400	38 40
29 juin.....	Cap. Street..................	Association de carabiniers ..................M.H.	600	14 40
7 juillet..	J. H. Smith..................	do	2,400	38 40
2 août....	do	do ..................M.H.	1,200	28 80
15 do	Cap. Street	do	4,800	76 80
31 do	Associat. de carab., Man.	....	4,800	76 80
29 septem.	Cap. Street	Association de carabiniers..................M.H.	600	14 40
21 décem..	J. H. Smith..................	do	2,400	38 40
		Total....................................	19,200	$326 40

District militaire n° 11, Victoria.

Date.	Acheteur.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1881.				
16 décem.	Assoc. de carab., Victoria	....	4,200	67 20
28 do ...	do provinc. de carabin.	....	4,200	67 20
1882.				
17 février.	do de carab., Victoria.	....	420	6 72
9 mars....	E. Fletcher..................	Association provinciale de carabiniers	2,520	40 32
12 mai	O. Trew..................	do de carabiniers, New-Westminster	2,100	33 60
17 juillet..	E. Fletcher..................	do provinciale de carabiniers.........	2,520	40 32
		Total....................................	15,960	$255 36

District militaire n° 12, Charlottetown.

Date.	Acheteur.	Corps.	Cartouches.	Montant.
12 mai ...	Ass. de car., co. de Queen	....	1,000	16 00
2 juin ...	Ewen Macdougall..........	Association de carabiniers du comté de Queen	500	8 00
7 do ...	Cap. Moore	Brigade d'artillerie de place	500	8 00
19 do ...	Major Dogherty	Cie du génie..	2,000	32 00
13 do ...	E. Macdougall................	Association de carabiniers du comté de Queen	2,000	32 00
17 do ...	Cap. Moore	Brigade d'artillerie de place	500	8 00
7 août ...	E. Macdougall................	Association de carabiniers du comté de Queen	2,000	32 00
11 do ...	Major Dogherty	Cie du génie..	5,800	92 80
8 do ...	Cap. Owen..................	Brigade d'artillerie de place....................	3,000	48 00
19 sept ...	E. Macdougall	Association de carabiniers du comté de Queen	1,000	16 00
25 do ...	John Longworth	do do ...	2,000	32 00
30 do ...	Geo. Passmore................	Brigade d'artillerie de place	500	8 00
5 octobre.	Geo. Alexander..............	82e bataillon..	500	8 00
6 do ...	Major Dogherty	Cie du génie..	1,000	16 00
25 do ...	Geo. Alexander..............	Brigade d'artillerie de place	500	8 00
13 novem..	do	do	500	8 00
27 do ...	do	do	500	8 00
		Total....................................	23,800	$380 80

(B.)—Munitions pour carabines, vendues pendant l'année, jusqu'au 30 décembre 1882.

RÉCAPITULATION.

Districts militaires.	Cartouches.	Montant.
		$ cts.
District militaire nº 1, London	44,000	704 01
do 2, Toronto	98,760	1,586 00
do 3, Kingston	30,530	488 50
do 4, Ottawa	78,857	1,413 64
do 5, et 6, Montréal	113,920	1,818 56
do 7, Québec	48,700	784 90
do 8, Saint-Jean, N.B.	57,020	913 98
do 9, Halifax	84,400	1,357 08
do 10, Winnipeg	19,200	326 40
do 11, Victoria, C.B.	15,960	255 36
do 12, Charlottetown, I.P.E.	23,800	380 80
Total	615,147	$10,089 23

	Cartouches.
Cartouches à balle Snider	607,487
do do Martini-Henry	7,360
do do Spencer	300
	615,147

J. MACPHERSON, lieut.-colonel,
Directeur de l'intendance militaire et gardien des propriétés de la milice.

DIVISION DE L'INTENDANCE MILITAIRE,
30 décembre 1882.

[C.]

ETAT de la poudre à canon et des étoupilles à friction qui ont été fournies pour le tir et les salves, pendant l'année 1882.

Districts militaires.	Stations.	Corps.	Poudre à canon.	Etoupilles à friction.
			Lbs.	Nombre.
N° 1........	London	....	....	....
2........	Toronto	Batteries de campagne et de place...........	2,271	1,350
3........	Kingston	do do do et collège militaire royal	4,727	1,890
4........	Ottawa	Batteries de campagne et de place et salves	1,091	175
5 et 6..	Montréal	Batteries de campagne et de place et salves	3,511	1,135
7........	Québec	do do do ...	6,463	2,079
8........	Saint-Jean, N.B.	do do do ...	2,396	925
9........	Halifax, N.E............	do do do ...	5,106	905
10.......	Winnipeg....................	Batteries de campagne et salves...............	130	225
11.......	Victoria, C.B.	Batteries de place et salves	502	50
12.......	Charlottetown, I.P.E...	do do	1,801	302
		Total	27,998	9,036

J. MACPHERSON, lieut.-colonel,
Directeur de l'intendance militaire et gardien des propriétés de la milice.

L'honorable
Ministre de la milice et de la défense,
Ottawa.

30 décembre 1882.

ANNEXE No 12.

LISTE des salles d'exercice et des salles d'armes dans le Canada, par provinces; d'après des rapports reçus en 1881.

Localité.	Description, et grandeur (*en pieds*).		Terrain, grandeur de l'emplacement, propriété et position.	Date de la construction.
	Salle d'exercice.	Salle d'armes.		
Province d'Ontario.	Pieds.	Pieds.		
Acton West, co. Halton	46 × 80	16 × 12	Propriété du gouvernement, ⅛ acre, coin des rues Bower et Elgin	1868
Annan, co. Grey	60 × 40	14 × 15	Propriété du gouvernement, lot n° 35, con. C., township de Sydenham	1875
Ashburnham, co. Peterboro'.	46 × 80	14 × 30	Propriété du gouv., à l'ouest de la rue Lake et au sud de la rue Elizabeth	1868
Aylmer, co. Elgin	88 × 42	10 × 16	Propriété du gouvernement, ½ acre, lot n° 13, 7e concession, chemin Talbot, township de Malahide	1877
Barrie, co. Simcoe	145 × 85	8 × 15	Propriété du gouvern., 1 acre, angle S.O. du parc de la ville et côté est de la rue Small	1868
Bayfield, co. Huron	85 × 45	18 × 14	Propriété du gouvernement, ¼ acre, lot n° 260, place du marché, angle est	1868
Beaverton, co. Ontario	80 × 48	19 × 11	½ acre, rue Osborne, part. N. ½ con. 5, Thorah	1872
Berlin, co. Waterloo	60 × 150	....	200 pieds carrés, côté est de la rue Queen, propriété de la ville de Berlin	1868
Binbrook, co. Wentworth	80 × 40	20 × 14	Propriété du gouvernement, 1er lot, 4e bloc, township de Binbrook	1868
Blanchard, co. Perth	49 × 81	....	Chemin de East Mitchell, faisant face au lot de con. n° 16	1869
Bond Head, co. Simcoe	80 × 46	16 × 20	Propriété du gouvernement, ½ acre	1868
Bothwell, co. Kent	80 × 47	....	do lot coin des rues Main et Walnut	1868
Bowmanville, co. Durham	150 × 80	70 × 15	Propriété du gouv., ½ acre, rue Centre.	1868
Bradford, co. Simcoe	84 × 42	12 × 10	Louée d'une manière perm à la cour. par la West Gwillimbury Agric. Society.	1868
Brantford, co. Brant	150 × 90	18 × 9	Propriété du gouvernement, quartier est.	1868
Brooklin, co. Ontario	50 × 80	....	do rue Durham Partie du lot 24, con. 6, Whitby, village de Brooklin	1868
Burford, co. Brant	44 × 80	16 × 44	Propriété du gouvernement, lot 3, 7e con., Burford	1868
Burritts Rapids, co. Grenville	80 × 48	24 × 15	Propriété du gouvern., canal Rideau	1869
Caledonia, co. Haldimand	100 × 50	12 × 14	do sur les terrains de l'exposition entre la rue Caithness et la rivière	1863
Cannington, co. Ontario	78 × 48	15 × 15	Propriété du gouv., rue Munro, ½ acre	1868
Carleton Place, co. Lanark	80 × 48	20 × 12	do	1867
Cayuga, co. Haldimand	48 × 80	10 × 16	do	1877
Chatham, co. Kent	112 × 60	....	do lot 125 × 600 pds., rue Colborne	1868
Cheapside, co. Haldimand	80 × 45	12 × 15½	Propriété du gouvernement, 90 × 50 pieds, sur la rue Queen	1868

Liste des salles d'exercice et des salles d'armes dans le Canada, etc—*Suite.*

Localité.	Description et grandeur (*en pieds*). Salle d'exercice.	Salle d'armes.	Terrain, grandeur de l'emplacement, propriété et position.	Date de la construction.
Ontario—*Suite.*	Pieds.	Pieds.		
Clarksburg, co. Grey	48 × 80	12 × 16	Propriété du gouv., partie du lot 30, 10e con., township de Collingwood	1869
Clinton, co. Huron	46 × 80	10 × 20	Propriété du gouvernement, ¼ acre, rue Orange	1871
Cold Springs, co. Northumberland	80 × 48	19 × 12	Propriété du gouv., 28 perches carrées, lot 15, 5e con., township d'Hamilton.	1870
Collingwood, co. Simcoe	61 × 112	....	$\frac{6}{100}$ d'un acre, lot n° 36, côté ouest de la rue Maria	1867
Columbus, co. Ontario	50 × 80	12 × 20	Propriété du gouvernement, $\frac{17}{100}$ d'un acre, côté est de la rue Simcoe	1868
Cookstown, co. Simcoe	85 × 65	16 × 22	Propriété du gouvernement, ¼ d'acre, rue Simpson	1868
Cornwall, co. Stormont	54 × 80	....	Ville de Cornwall, angle S. O. du lot 16, côté sud de la rue Fourth	1868
Cross Hill, co. Waterloo	46 × 80	3 × 48	Propriété du gouvernement, tout le terrain occupé par la salle	1868
Dresden, co. Kent	80 × 47	10 × 16	Lot n° 1, côté ouest de la rue Cross	....
Dundas, co Wentworth	60 × 100	14½ × 8½	Propriété du gouv., partie E, lot 24	1868
Dungannon, co. Huron	40 × 80	....	do rue Joseph	1869
Durham, co. Grey	80 × 40	....	do partie de 2me division, lot 24, ½ acre	1867
Erin, co. Wellington	80 × 48	....	Côté ouest de la rue Main, partie de la moitié est du lot 15, 9e concession, township d'Erin	1868
Exeter, co. Huron	50 × 80	15 × 20	Propriété du gouvernement, partie du lot n° 18, 1re concession d'Osborne.	1868
Fenwick, co. Welland	40 × 80	....	Propriété du gouvernement, lot 16, concession 9	....
Flesherton, co. Grey	Grand. régl.	....	Propriété du gouvernement, lot n° 150, rue Durham, village Flesherton.	1869
Forest, co. Lambton	45 × 84	10 × 9	Propriété du gouv., lot 66 × 210	1873
Fort Erie, co. Welland	84 × 44	....	do coin des rues Princess et Victoria	1868
Gananoque, co. Leeds	120 × 60	24 × 16	Lot 3 du gouvernement, partie du lot 4, block O	1868
Georgetown, co. Halton	48 × 80	10 × 16	Propriété du gouvernement, 50 pds. de front × 84 pds. de profondeur, partie du lot 43, côté est de la rue du Marché	1868
Gorrie, co. Huron	48 × 80	....	Propriété du gouvernement, coin des rues John et Wellington, ⅜ d'acre	1869
Greenwood, co. Ontario	50 × 80	11 × 24	Propriété du gouvernement, entre les lots 10 et 11, 6e concession, township de Pickering	1868
Guelph, co. Wellington	70 × 35	....	Propriété du gouvernement	1876
Hagarsville, co. Haldimand	81p. 9pc. × 51ft	16p. 6pc. × 12p. 2pc.	Partie du lot à bâtir, village de Hagarsville	....
Hamilton co. Wentworth	212p. 10pc. × 79ft. 11in.	18p. 6pc. × 13 pds	Propriété du gouv., côté est de la rue James	1877
Harrietsville, co. Middlesex	60 × 24	....	do lot 12, 5e con.	1868
Hastings, Tp. Hastings	50 × 80	16pds. carrés.	do ½ acre, r. Elizabeth	1869
Hespeler, co. Waterloo	48 × 80	12p. 4pc. × 16p. 4pc	do rue George	1869
Hollen, co. Wellington	48 × 80	....	do village de Hollen, 6e con., lot 17, Maryboro', ¼ acre	1868

LISTE des salles d'exercice et des salles d'armes dans le Canada, etc.—*Suite.*

Localité.	Description et grandeur (*en pieds*). Salles d'exercice.	Salles d'armes.	Terrain, grandeur de l'emplacement, propriété et position.	Date de la construction.
ONTARIO—*Suite.*	Pieds.	Pieds.		
Hullsville, co. Haldimand.....	100 × 50	7 × 44	Propriété du gouvernement, ½ d'acre, nº 41, rue Bertha	1868
Janetville, co. Durham	....	....	do lot nº 6, 13e concess., township de Manvers	1869
Kendal, co. Durham	100 × 50	16 × 12	do lot 9, 7e concession, rue Clarke ou Church....	1874
Kinburn, co. Carleton	80 × 40	18 × 12	do partie du lot 12, township Fitzroy............	....
Kingston, co. Frontenac	200 × 80	9 salles d'armes, 14 p. 8 p. × 6p. 6p.	Collège de la reine, 5 acres................	1864
Lansdowne, co. Leeds	80 × 48	16 × 20	Propriété du gouvernem., 132 pds. carrés, coin des rues Centre et Concession....	1868
Lindsay, co. Victoria	....	....	Ville de Lindsay, coin de la rue Kent et Avenue Victoria.........	1868
Lloydtown, co. York......	50 × 80	....	Propriété du gouvernem., 50 × 80, rues Centre et Church.....	....
London, co. Middlesex	113p. 6pcs. × 77ft.........	....	do Avenue Centrale et rue Wellington.	1864
do do	143 × 43	....	do partie centrale des terrains militaires.........	....
Lucan, co. Middlesex.	40 × 60	14 × 20	do lot nº 154.........	1871
Manvers, co. Durham	60 × 80	12 × 20	do 60 × 97, à l'ouest du chemin, lots 11 et 12, township Manvers....	....
Meaford, co. Grey	46 × 80	12 × 29	Loué au gouvernement pour 99 ans, 102 × 80 pieds.........	1869
Merrickville, co. Grenville....	80 × 48	20 × 15	Prop. du gouvernem. sur le canal Rideau	1868
Metcalfe, co. Russell......	80 × 48	18 × 13	Rue Byron	1871
Milford, co. Prince-Edouard..	50 × 70	48 × 8	Propriété du gouvernement, rue Spring.	1871
Milton, co. Halton	....	25 × 72	Propriété du comté, côté nord de la rue Queen, 25 × 75 pieds.	
Nasagaweya, co. Halton.......	80 × 50	....	Propriété du gouvernement, 2e con., Nasagaweya	1868
Nelson, co. Halton.........	80 × 50	....	Propriété du gouvernement, 2e con., rue Dundas, township Nelson, co. d'Halton	1868
Niagara Falls, co. Welland. ..	....	12 × 14	Corporation des Chutes de Niagara, rue Queen, place du Marché..........	
Norval, co. Halton	80 × 46	....	Propriété du gouvernement	1870
Norwood, co. Peterboro'	46 × 80	18 × 20	do 66 × 100 pds, rue Queen	1869
Odessa, co. Lennox	132 × 48	20 × 8	Propriété du gouvernement, environ ½ d'acre, coin de la rue Durham et le chemin macadamisé..................	1869
Omemee, co. Victoria..	90 × 50	12 × 22	Propriété du gouvernem., 160 pds, lot 6, rue George	1868
Orillia, co. Simcoe	....	....	Propriété du gouvernem., rue Andrew.	1868
Oshawa, co. Ontario......	100 × 65	12 × 30	do 150 × 96 pds., coin des rues Albert et King, Oshawa.......	1868
Ottawa, co. Carleton	178 × 75	....	Propriété du gouvernem., carré Cartier	1879
Owen Sound, co. Grey.........	100 × 50	....	do 2 acres, angle ouest du parc public..................	1880
Parkhill, co. Middlesex	80 × 44	16 × 16	Propriété du gouvernement, lot 3 × 4 pds, ½ acre	1870
Perth, co. Lanark	150 × 80	10 × 14	Propriété du gouvernement, 112 × 166 pieds, lot 8, côté sud de la rue Heriot	1868

LISTE des salles d'exercice et des salles d'armes dans le Canada, etc.—*Suite.*

Localité.	Description et grandeur (*en pieds*). Salles d'exercice.	Salles d'armes.	Terrain, grandeur de l'emplacement, propriété et position.	Date de la construction.
ONTARIO—*Suite.*	Pieds.	Pieds.		
Peterboro', co. Peterboro'. ...	80 × 144	....	Propriété du gouvernem., nord de la rue Murray et à l'ouest de la rue George.	1867
Porter's Hill, co. Huron........	80 × 46	20 × 14	Lot 26, 7e concess., township de Goderich..........	1871
Port-Hope, co. Durham.	90 × 160	18 × 90	Loué de la succession J. B. Hall, rue Elias..........	1868
Saint-Thomas, co. Elgin.......	60 × 112	14 × 60	Propriété du gouvernement, rues Crocker et Elgin..........	1868
Sharon, co. York	82 × 46	....	Propriété du gouvernement, 50 × 330, pt. du lot 9, 3e concess., township de Gwillimbury-Est	1868
Simcoe, co. Norfolk	50 × 100	....	Propriété du gouvernement	1868
Southampton, co. Bruce.	40 × 60	12 × 20	Corporation de Southampton, ¼ d'acre, coin des rues High et Albert..........	....
Springville, co. Durham.......	80 × 45	10 × 18	Coin nord-est, lot 23, 10e concession.....	1868
Stewartown, co. Halton.	80 × 50	15 × 10	⅕ d'acre, lot 15, 8e concess., township de Esquesing..........	1868
Stoney Creek, co. Wentworth	48 × 80	12 × 14	Propriété du gouvernement, lot n° 24, 4e con., township de Saltfleet..........	1873
Stratford, co. Perth	80 × 150	....	Propriété du gouvernement, ½ acre, lots n°s 224 et 547, arpentage de la compagnie du Canada, rues Albert, Front et Brunswick..........	1869
Strathroy, co. Middlesex	20 × 50	....	Loué au gouvernement, côté nord du carré du Marché	1868
Streetsville, co. Peel......	80 × 50	....	Propriété du gouvernement	1868
Sutton, co. York.	47 × 82	....	Propriété du gouvernement, environ ½ d'acre, bloc 8, 7e con., village Sutton.	1869
Teeswater, co. Bruce..	45 × 80	....	Propriété du gouvernement, ½ d'acre, rue Marie	1874
Thorold, co. Welland.	48 × 30	....	Loué au gouvernement, rue Albert.......	1866
Tilbury-Est, co. Kent.	46 × 80	8 × 12	Pt. du lot n° 10, chemin de M., sud.....	1870
Toronto, co. York..........	160 × 100	....	Propriété du gouvernement, entre l'est et l'ouest de la rue du Marché.	1877
Trenton, co. Hastings.	84 × 42	....	Propriété du gouvernement, même grandeur que la salle, carré du Marché....	1869
Uxbridge, co. Ontario.	48 × 96	12 × 16	Propriété du gouvernement S. E., ¼ du lot 28, 6e concess., township d'Uxbridge.	....
Vernon, co. Russell......	80 × 48	12 × 12	Sur le chemin de la 6e con., township d'Osgoode	18 9
Vienna, co. Elgin.	80 × 40	....	Propriété du gouvernement, lot 16, coin des rues Elm et Ann..........	1868
Walkerton, co. Bruce	144 × 80	....	Propriété du gouvernement, lot de parc, (½ N.) n° 1, à l'est de la rue Victoria.	1870
Wallacetown, co. Elgin.	50 × 80	....	Sur les terrains agricoles, ¼ d'acre, au sud de la rue Argyle..........	1870
Wardsville, co. Middlesex. ...	48 × 80	....	Lot 9, côté sud de la rue Main..........	1868
Warwick, co. Lambton	48 × 80	4 × 40	Propriété du gouvernement, 45 × 85 pieds, lot 13, sud de la rue Egremont..	1868
Waterdown, co. Wentworth.	48 × 80	16 × 17	Corporation du township de Flamboro'-Est..........	1868
Watford, co. Lambton	80 × 47	....	Propriété du gouvernement, 80 × 80 sur la rue Ste-Claire, village de Watford....	1868
Whitby, co. Ontario	145 × 82	72p. 6p. × 16	Propriété du gouvernement, à l'encoignure des rues Byron et Front.	1868
Whittington, co. Dufferin. ...	46 × 80	10 × 14	Propriété du gouvernement, sur l'angle du lot 10, concession 1, Amaranth. ...	1868

LISTE des salles d'exercices et des salles d'armes dans le Canada, etc —*Fin.*

Localité.	Description et grandeur (*en pieds.*) Salle d'exercice.	Salle d'armes.	Terrain, grandeur de l'emplacement, propriété et position.	Date de la construction.
ONTARIO—*Suite.*	Pieds	Pieds.		
Widder, co. Lambton............	83 × 49	50 pds long., 8 pds haut., 4p. 4p. la v.	Propriété du gouvernement, 12 × 63, rue Louise	1868
York, co. Haldimand	100 × 60	....	Propriété du gouvernement, ⅝ d'acre, coins des rues King et Albion..	1868
PROVINCE DE QUÉBEC.				
Carillon, co. Argenteuil........	60 × 30	....	Propriété du gouvernement, 100 × 40, rue Centre	....
Cushing do	100 × 40	....	M. Cushing, chemin de Carillon.	....
Marbleton, co. Wolfe ., ...	....	....	Propriété du gouvernement, lot 196.....	....
Montréal, cité de..................	....	....	En ruines......	....
Robinson, co. Compton	132 × 60	....	Propriété du gouvernement, 1 acre, lot 20, chemin de Victoria........................	....
Saint-André, co. Argenteuil..	120 × 40	....	Corporation, 1 acre, lot 60, 4me concession	....
Sherbrooke	130 × 60	....	Corporation, rue Montréal, n° 674 du cadastre	....
Québec....................................	222 × 84	145 × 20	Propriété du gouvernem., rue d'Auteuil	....
PROVINCE DU N.-BRUNSWICK.				
Frédéricton, co. York.........	....	20 × 30	Propriété du gouvernement, dans les "Casernes de pierre," rue Queen......	....
Portland, co. Saint-Jean.......	....	29 × 24	Propriété du gouvernement, au niveau de la ligne de Fort Howe	....
Saint-Jean.	200 × 80	14 × 18	Propriété du gouv., carré des Casernes.	1879
PROVINCE DE LA N.-ECOSSE.				
Amherst, co. Cumberland.....	80 × 45	....	Propriété du gouvernement, 100 × 60, rue Prince-Arthur	1872
Billtown, co. King.................	90 × 45	....	Propriété du gouvernement, ¼ d'acre.	....
Halifax...	194 × 58	5 salles d'ar. 26 × 24	Propriété du gouvernement, chemin de Spring Garden.	....
Lunenburg	90 × 45	....	Propriété du gouvernement..................	....
Maccan et rivière Hebert, co Cumberland.....................	80 × 40	....	Propriété du gouvernement, 80 × 40 ...	....
Windsor, co. Hants	120 × 50	....	Propriété du gouvernement impérial, 250 × 100, ch. cond. à Fort-Edward	....
PROV. DE LA C.-BRITANNIQUE.				
New-Westminster	66 × 40	....	Propriété du gouvernement, 1 × 1¼ chaîne, lot X, bloc XIII..........	....
Victoria	110 × 35	110 × 15	Propriete du gouvernement, S.O., coin des terrains du gouvernement provincial et de la rue Menzies......	....
PROV. DE L'ILE DU PRINCE-E				
Charlottetown, co. Queen....	60 × 180	20 × 75	Propriété du gouvernement, 60 × 180, rues Kent et West	....
Georgetown, co. King.........	80 × 40	....	Propriété du gouvern., carré Kent.... ..	....

QUARTIERS-GÉNÉRAUX,
OTTAWA, 30 décembre 1882

9—15

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1881-82

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE

SOUMIS CONFORMÉMENT DE L'ACTE 31 VIC., CHAP. 12, SEC. 19, TEL QU'AMENDÉ PAR L'ACTE 42 VIC., CHAP. 7.

IMPRIME PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.



OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1883

TABLE DES MATIÈ ES.

PAGE

INTRODUCTION xiii

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA xiii

EDIFICES PUBLICS :—

HALIFAX, N. E.—Hôtel du Gouvernement xiv

PICTOU—Hôpital de la Marine x

CHARLOTTETOWN, I.P.E.—Hôtel du Gouvernement xiv

DORCHESTER, N.B.—Pénitencier général pour les Provinces Maritimes. xiv

SAINT-JEAN—Douane xv
" Nouvel hôpital de la marine xv

SUSSEX—Bureaux de la poste, de la douane, etc xv

WOODSTOCK—Bureaux de la poste, de la douane, etc xv

QUÉBEC, P.Q—La citadelle xv
" " Les fortifications xvi
" " Mur sous la terrasse Dufferin xvi
" " Portes Kent et Saint-Louis xvi
" " Fabrique de Cartouches xvi
" " Laboratoire, etc xvi
" " Rocher de la rue Champlain xvi
" " Douane xvi
" " Bureau de poste xvii
" " Hôpital de la marine xvv
" " Forts de Lévis xvi

MONTRÉAL—Bureau du revenu de l'intérieur xvii
" Casernes, île Sainte-Hélène xvii

LES TROIS-RIVIÈRES—Anciennes casernes xvii

SAINT-VINCENT-DE-PAUL—Pénitencier xvii

HULL—Bureaux de la poste, de la douane, etc xvii

GROSSE-ILE—Station de la Quarantaine xviii

SAINT-JEAN—Bureaux de la poste, de la douane, etc xviii

SHERBROOKE—Bureaux de la poste, de la douane, etc xviii

CHICOUTIMI—Hôpital de la marine xviii

OTTAWA, Ont.—Edifices du parlement xviii
" " Edifices des départements, bloc de l'est xix
" " Edifices des départements, bloc de l'ouest xix
" " Terrains du parlement xix
" " Monument à sir George E. Cartier, Bart xix
" " Nouvelle cour Suprême xix

	Page.
Ottawa, Ont.—Musée de géologie	xix
" " Salle d'exercice	xix
" " Rideau Hall	xix
Cornwall —Bureaux de la poste, de la douane, etc	xix
Brockville—Bureaux de la poste, de la douane, etc	xx
Kingston—Bureau de poste	xx
" Pénitencier	xx
" Collège militaire	xx
Belleville—Bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur	xx
Sainte-Catherine, do do do do	xx
Hamilton, do do do do	xxi
Stratford, do do do do	xxi
Chatham, do do do do	xxi
Windsor, do do do do	xxi
Winnipeg, Manitoba—Edifice du parlement	xxi
" " Résidence du lieutenant-gouverneur	xxii
" " Bureau de poste	xxii
" " Abri des immigrants	xxii
" " Pénitencier de la Montagne-de-Pierre	xxii
Brandon, " Station des immigrants	xxii
Emerson, " Bureau de l'agent d'immigration	xxii
Victoria, C.-B.—Bureau de poste	xxiii
New-Westminster, C.-B.—Pénitencier	xxiii
" " Bureaux de la poste et de la douane	xxiii
Nanaïmo, C.-B.—Bureaux de la poste, de la douane, etc	xxiii
PORTS ET RIVIÈRES :—	
Ile du Prince-Edouard :	
Anse de Campbell	xxiii
Baie de Colville	xxiii
Rivière du Sud	xxiii
Rivière Pinette	xxiv
Rivière Hillsborough	xiv
"Nine Mile Creek"	xxiv
Crapaud	xxiv
Le Grand-Rustico	xxiv
New London	xxiv
Tignish	xxiv
Miminigash	xxiv

NOUVELLE-ECOSSE : PAGE

Main-à-Dieu xxv
Baie-aux-Vaches xxv
Pont Caledonia xxv
Little Glace Bay xxv
Sydney Nord xxv
Ingonish Sud xxv
Grève des îles dites "Indian Islands" xxv
Benacadie xxvi
Mabou xxvi
Port Hood xxvi
"Ragged Pond" xxvi
Petit de Grat xxvi
"Burying Island" xxvi
New Glasgow xxvi
Rivière "John" xxvii
Tête-à-ma-gauche xxvii
Parrsboro' xxvii
Hampton xxvii
Digby xxvii
Anse à la Truite xxvii
Rivière Meteghan xxvii
Cap Sainte Marie xxvii
Yarmouth xxviii
Brooklyn xxviii
Anse de Vogler xxviii
"Little Harbor" xxviii
Lac Porter xxviii

NOUVEAU-BRUNSWICK :

Clifton xxviii
Shippegan xxviii
Batture du Fer-à-Cheval xxix
Richibouctou xxix
Bouctouche xxix
Cocagne xxix
Pointe-du-Chêne xxix
Quaco xxix
Saint-Jean xxix
Fort Dufferin xxix
Port de Saint-André xxx
Rivière Saint-Jean xxx
Rivière Tobique xxx
Rivière Madawaska xxx

PROVINCE DE QUÉBEC :

Etang du Nord xxx
Percé xxx
New Carlisle xxxi
Matane xxxi
Les Trois Pistoles xxxi
Tadoussac xxxi
Anse du Portage xxxi
Anse de Saint-Jean xxxi
Saint-Alphonse de Bagotville xxxi

PROVINCE DE QUÉBEC—*Fin.* PAGE

Rivière Saguenay	xxxi
La Grande-Décharge	xxxii
Rivière-du-Loup (en bas)	xxxii
Cap à L'Aigle	xxxii
La Malbaie	xxxii
La rivière Ouelle	xxxii
Les Eboulements	xxxii
L'Ile aux Coudres	xxxii
La Baie Saint-Paul	xxxii
L'Ile aux Grues	xxxiii
La Grosse-Ile	xxxiii
La Sainte-Famille	xxxiii
Les Ecureuils	xxxiii
Rivière Nicolet	xxxiii
Rivière Yamaska	xxxiii
Rivière Richelieu	xxxiii
Berthier (en haut)	xxxiv
Rivière l'Assomption	xxxiv
Chenal entre la Longue-Pointe et Boucherville	xxxiv
L'Ile aux Noix	xxxiv
Laprairie	xxxiv
Beauharnois	xxxiv
Batture de Bacot Hayes—fleuve Saint-Laurent	xxxiv
Les Cèdres	xxxv
Saint-Placide	xxxv
Rivière à la Graisse (Rigaud)	xxxv
Rivière du Nord	xxxv
Rivière du Lièvre	xxxv
La Gatineau	xxxv

PROVINCE D'ONTARIO :

Pont suspendu dit " Pont Union "	xxxv
Récif en aval du pont suspendu—rivière des Outaouais	xxxvi
Portsmouth	xxxvi
Rivière au Saumon	xxxvi
Belleville	xxxvi
Trenton	xxxvi
Pictou	xxxvi
Consecon	xxxvi
Cobourg	xxxvii
Port-Hope	xxxvii
Toronto	xxxvii
Port-Stanley	xxxvii
Goderich	xxxvii
Port-Albert	xxxvii
Kincardine	xxxviii
Port-Elgin	xxxviii
Southampton	xxxviii
Tobermory	xxxviii
Mines de Bruce	xxxviii
Petit Courant	xxxviii
Owen Sound	xxxviii
Thornbury	xxxix
Collingwood	xxxix

PAGE

PROVINCE DU MANITOBA :

Lac Manitoba........ xxxix

COLOMBIE-BRITANNIQUE........ xxxix

RELEVÉS........ xxxix

DRAGAGE........ xxxix, xl, xli

GLISSOIRES ET ESTACADES........ xli

Rivière Saguenay........ xli
" Saint-Maurice........ xlii
District de l'Outaouais........ xlii, xliii
Rivière des Outaouais........ xliv
" Gatineau........ xlv
" Madawaska........ xlv
" Coulonge........ xlvi
" Noire........ xlvi
" Pétéwawa........ xlviii
" Du Moine........ xlviii

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT........ xlviii, xlix, l, l

SERVICE DES TÉLÉGRAPHES ET SIGNAUX :—

COLOMBIE-BRITANNIQUE :

Le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest........ lii
Golfe Saint-Laurent........ lii
Baie de Fundy........ lii
Littoral de l'Atlantique........ lii
Rive nord du fleuve Saint-Laurent, Terreneuve........ lii
Service des signaux........ lii

BASSIN DE CARÉNAGE A SAINT-JOSEPH DE LÉVIS........ liii

LEVÉE ET BASSIN DE LA PRINCESSE LOUISE, RIVIÈRE SAINT-CHARLES, HAVRE DE QUÉBEC........ liii

APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL........ liii

ACHATS ET VENTES........ liii

ARBITRAGES........ liii

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION........ liv

DIRECTION DU DÉPARTEMENT........ liv

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1882.

A Son Excellence le Très Honorable Sir John Douglas Sutherland Campbell, Marquis de Lorne, l'un des membres du Très Honorable Conseil Privé de Sa Majesté, Chevalier du très ancien et très noble Ordre du Chardon, et Chevalier Grand-Croix de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-George, Gouverneur-Général et Vice-Amiral du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Conformément à la 19ème section de l'Acte 31 Vic., chap. 12, j'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics pour l'exercice financier expiré le 30 juin 1882.

Il contient un relevé des opérations et un état des dépenses générales et des frais d'entretien, pendant la dernière année fiscale, des diverses constructions publiques placées sous le contrôle de ce département.

Il est accompagné d'un supplément contenant un historique et des relevés généraux des opérations et dépenses du département de 1867 à 1882.

L'annexe nº 1, p. 5, au rapport annuel, donne le détail des dépenses du dernier exercice financier. Il est suivi des rapports annuels de l'architecte en chef, de l'ingénieur en chef, et des divers agents attachés au ministère des travaux publics.

Les constructions et travaux sous le contrôle de ce ministère sont :—

LES ÉDIFICES PUBLICS.

LES HAVRES ET RIVIÈRES

LE DRAGAGE.

LES GLISSOIRES ET ESTACADES.

LES TÉLÉGRAPHES.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

HALIFAX.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier ont été exécutés. (Annexe 3, p. 19.)

PICTOU.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Les plans de cet édifice sont prêts et des soumissions seront prochainement demandées. (Annexe 3, p. 19.)

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Les réparations mentionnées dans le rapport de l'an dernier ont été faites. (Annexe 3, p. 19.)

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER GÉNÉRAL POUR LES PROVINCES MARITIMES.

M. A. E. Killam a exécuté le contrat mentionné dans le rapport de l'année dernière.

Les travaux entrepris par MM. T. McManus et fils sont moins avancés qu'ils devraient l'être.

On travaille à compléter le service de l'eau et les égoûts. (Annexe 3, p. 20.)

SAINT-JEAN.

DOUANE.

Les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier sont achevés. (Annexe 3, p. 20.)

NOUVEL HOPITAL DE MARINE.

Le contrat en voie d'exécution comprend les bureaux et une salle. D'après le plan adopté, on pourra construire deux autres salles d'hôpital, lorsqu'elles seront requises.

Le nouvel hôpital se trouve sur un terrain contigu à l'hôpital de marine actuel qu'il remplacera. (Annexe 3, p. 20.)

SUSSEX.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Contrat a été passé pour l'érection de cet édifice, dont les plans ont été dressés par le département. (Annexe 3, p. 20.)

WOODSTOCK.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

L'architecte du département a reçu ordre de dresser les plans de cet édifice pour la construction duquel un crédit a été voté pendant la dernière session du parlement. (Annexe 3, p. 20.)

PROVINCE DE QUÉBEC.

QUÉBEC.

CITADELLE.

Dans le cours de l'année, on a fait des réparations générales.

On a construit une salle de réception à l'extrémité est du quartier réservé à Son Excellence le gouverneur général. (Annexe 3, p. 21.)

FORTIFICATIONS DE QUÉBEC.

Trois sections des murs des fortifications ont été réparées avec les matériaux tombés de ces murs. (Annexe 3, p. 21.)

MUR SOUS LA TERRASSE DUFFERIN.

On a continué les travaux mentionnés à ce sujet dans le rapport de l'année dernière. (Annexe 3, p. 21.)

PORTES KENT ET SAINT-LOUIS.

Le jointoiement mentionné dans le rapport de l'année dernière a été fait. (Annexe 3, p. 21.)

FABRIQUE DE CARTOUCHES.

Les anciennes " Casernes de l'Artillerie " sont entièrement converties en fabrique de cartouches et occupées comme telles. (Annexe 3, p. 21.)

LABORATOIRE ETC.

On a achevé les travaux mentionnés dans le rapport de 1880-81, et l'on construit actuellement un appareil de chauffage d'après des plans et dessins fournis par le département de la milice et défense.

ROCHER DE LA RUE CHAMPLAIN.

Le mur de soutènement dont il est fait mention dans le rapport de l'an dernier, a été achevé et on a l'intention de le prolonger dans la direction de la côte de la Montagne. (Annexe 3, p. 22.)

DOUANE.

Les chambres mansardées dont il est fait mention dans le rapport de l'an dernier, ont été achevées. (Annexe 3, p. 22.)

BUREAU DE POSTE.

Les travaux de nivellement et le mur de soutènement dont il est fait mention dans le rapport de l'an dernier, ont été achevés. (Annexe 3, p. 22.)

HÔPITAL DE MARINE.

Les réparations mentionnées dans le rapport de l'an dernier, ont été achevées. (Annexe 3, p. 22.)

FORTS DE LÉVIS.

On a passé contrat pour la construction de couvertures de bois sur les forts Nos. 2 et 3, afin d'empêcher l'eau de filtrer dans les casemates (Annexe 3, p. 22.)

MONTRÉAL.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Les travaux de la rallonge de cet édifice, mentionnée dans le rapport de l'an dernier, sont en voie d'exécution.

On prépare les plans d'un appareil de chauffage, (Annexe 3, p. 22.)

ILE SAINTE-HELENE, MONTRÉAL.

CASERNES, ETC.

On va passer contrat pour faire des réparations aux casernes, à la poudrière, etc. (Annexe 3, p. 22.)

LES TROIS-RIVIÈRES.

ANCIENNES CASERNES.

On achève en ce moment, les travaux entrepris pour convertir les anciennes casernes en bureaux du gouvernement, douane et revenu de l'intérieur. (Annexe 3, pp. 22-23.)

SAINT-VINCENT DE PAUL.

PÉNITENCIER.

On a achevé la construction de l'aile de l'ouest, contenant 132 cellules.

On a fait diverses réparations aux résidences du préfet et du sous-préfet, ainsi qu'aux maisons des gardiens. (Annexe 3, p. 23.)

HULL.

BUREAUX DE LA POSTE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Le département a fait dresser les plans de l'édifice qui sera construit sur l'emplacement donné par la succession Wright et où seront établis les bureaux de la poste et du revenu de l'intérieur. (Annexe 3, p. 23.)

GROSSE-ISLE.

STATION DE LA QUARANTAINE.

On a achevé la construction de l'hôpital mentionné dans le rapport de l'an dernier. (Annexe 3, p. 23.)

SAINT-JEAN.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

L'appareil de chauffage a été posé et ces bureaux ont été meublés. (Annexe 3, p. 23.)

SHERBROOKE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'édifice où seront établis ces bureaux, est en voie de construction. (Annexe 3, page 23.)

CHICOUTIMI.

HOPITAL DE MARINE.

Cet édifice est en voie de construction. (Annexe 3, p. 24.)

PROVINCE D'ONTARIO.

OTTAWA.

ÉDIFICES DU PARLEMENT.

La salle occupée temporairement par la Cour Suprême a été convertie en salle de lecture pour la Chambre des Communes. L'ancienne salle de lecture a été convertie en salle pour les reporters de journaux. En baissant le plafond, on a pu établir au dessus une salle pour les traducteurs sessionnels. (Annexe 3, p. 24.)

ÉDIFICES DES DÉPARTEMENTS—BLOC DE L'EST.

On a fait diverses réparations à l'intérieur de cet édifice. (Annexe 3, p. 24.)

ÉDIFICES DES DÉPARTEMENTS—BLOC DE L'OUEST.

On a fait diverses réparations à l'intérieur de cet édifice. (Annexe 3, p. 24.)

TERRAINS DU PARLEMENT.

On a construit la nouvelle serre mentionnée dans le rapport de l'an dernier. (Annexe 3, p. 24.)

MONUMENT À LA MÉMOIRE DE SIR GEORGE E. CARTIER, BART.

On publiera prochainement des avis aux artistes, les invitant à soumettre à l'approbation du gouvernement fédéral des modèles pour ce monument. (Annexe 3, p. 24.)

NOUVELLE COUR SUPRÊME.

Cet édifice a été achevé et meublé conformément aux indications données dans le rapport de l'an dernier. (Annexe 3, p. 25.)

MUSÉE DE GÉOLOGIE.

Les vitrines, les tablettes, etc., ont été achevées, et l'on a construit un appareil de chauffage. (Annexe 3, p. 25.)

SALLE D'EXERCICE.

On a passé contrat pour la construction de fosses d'aisances et pour des châssis doubles. (Annexe 3, p. 25.)

RIDEAU HALL.

On a fait, dans le cours de l'année, les réparations ordinaires. (Annexe 3, p. 25.)

On a fait diverses améliorations et réparations aux appareils de chauffage des édifices ci-dessus mentionnés, (Ottawa). (Annexe 4, pp. 30-31.)

CORNWALL.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Le département a fait l'acquisition d'un emplacement sur lequel sera construit un édifice dont il fait dresser les plans et où seront installés les bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur. (Annexe 3, p. 25.)

BROCKVILLE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'architecte du département a reçu ordre de dresser les plans de l'édifice où seront installés ces bureaux et pour la construction duquel un crédit a été porté au budget de 1881-82. (Annexe 3, p. 25.)

KINGSTON.

BUREAU DE POSTE.

Les changements indiqués dans le rapport de l'an dernier ont été achevés (Annexe 3, p. 25.)

PÉNITENCIER.

L'aile nord de l'atelier du sud a été achevée. On travaille à l'appareil qui devra chauffer les trois ateliers et le réfectoire. On a réparé le toit de cette aile et construit un hangar à bois. (Annexe 3, p. 25.)

COLLÈGE MILITAIRE.

La salle mentionnée dans le rapport de l'an dernier a été achevée, et on a fait diverses réparations aux casernes, etc. (Annexe 3, p. 26.)

BELLEVILLE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'édifice où seront installés ces bureaux est en voie de construction. (Annexe 3, p. 26.)

SAINTE-CATHERINE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'édifice où seront installés ces bureaux est en voie de construction. (Annexe 3, p. 26.)

HAMILTON.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'architecte du département a reçu instruction de dresser les plans d'un édifice où seront installés les bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur. (Annexe 3, p. 26.)

STRATFORD.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'édifice où seront installés ces bureaux est en voie de construction. (Annexe p. 27.)

CHATHAM.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Le département a acheté le terrain sur lequel sera construit l'édifice où seront installés ces bureaux et que l'on espère commencer cet automne. (Annexe 3, p. 27.)

WINDSOR.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a arrangé les mansardes et le gardien les habite ; les abords de l'édifice ont été nivelés et on a construit le mur d'enceinte et les trottoirs. (Annexe 3, p. 27.)

PROVINCE DU MANITOBA.

WINNIPEG.

EDIFICE DU PARLEMENT.

La construction de cet édifice n'est pas aussi avancée qu'on pourrait le désirer ; on espère néanmoins que, dans le cours de la saison, la maçonnerie des fondations atteindra le niveau du rez-de-chaussée. (Annexe 3, p. 27.)

RÉSIDENCE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Cet édifice dont la description a été donnée dans le rapport de l'an dernier, est en voie de construction et sera terminé avant le 1er juillet 1883. (Annexe 3, p. 28.)

BUREAU DE POSTE.

On a construit une rallonge en arrière et fait diverses améliorations à l'intérieur de ce bureau. (Annexe 3, p. 28.)

ABRI DES IMMIGRANTS.

Ce dépôt est construit d'après les plans et devis dressés par le département. (Annexe 3, p. 28.)

PÉNITENCIER DE LA MONTAGNE DE PIERRE.

On va compléter prochainement l'appareil de chauffage. Les dépendances mentionnées dans le rapport de l'an dernier, sont partie construites, partie en voie de construction. (Annexe 3, p. 28.)

BRANDON.

STATION DES IMMIGRANTS.

Ce dépôt est construit d'après les plans et devis dressés par le département. (Annexe 3, p. 28.)

EMERSON.

BUREAU DE L'AGENT D'IMMIGRATION.

Ce bâtiment est achevé et occupé. (Annexe 3, p. 28.)

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

VICTORIA.

BUREAU DE POSTE.

La façade de cet édifice a été reconstruite, et les réparations générales, à l'intérieur, seront exécutées dans le cours de la prochaine année fiscale. (Annexe 3, p. 29.)

NEW WESTMINSTER.

PÉNITENCIER.

On a construit un atelier près de la prison. (Annexe 3, p. 29.)

BUREAUX DE LA POSTE ET DE LA DOUANE.

L'édifice où seront installés ces bureaux, est en voie de construction. (Annexe 3, p. 29.)

NANAIMO.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'architecte a reçu ordre de dresser les plans de l'édifice où seront installés ces bureaux et dont la construction sera commencée pendant la prochaine année fiscale. (Annexe 3, p. 29.)

HAVRES ET RIVIÈRES.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ANSE DE CAMPBELL.

Sur la côte du nord-ouest, à neuf milles environ de la Pointe de l'Est.

On a construit un brise-lames de 300 pieds de long et qui forme le prolongement du brise-lames construit par le gouvernement provincial en 1872. Ce dernier a été exhaussé jusqu'au niveau de la nouvelle construction. (Annexe 5, p. 32.)

BAIE DE COLVILLE.

On a fait quelques réparations indispensables au brise-lames mentionné dans le rapport de l'an dernier. (Annexe 3, p. 32.)

RIVIÈRE DU SUD, HAVRE DE MURRAY.

Le havre de Murray est une grande baie naturelle, située dans la partie sud-est du comté de King et ouvrant sur le golfe Saint-Laurent.

Le dragueur " Prince-Edouard " a été employé, pendant la saison, à redresser le chenal de manière à lui donner 8 pieds de profondeur à l'eau basse. (Annexe 5, p. 32.)

RIVIÈRE PINETTE.

Elle se jette dans le détroit de Northumberland, à l'est de la Pointe Prim.

En octobre et novembre 1881, le dragueur "Prince Edward" a été employé à redresser le chenal, et à creuser le bassin qui avoisine le quai. (Annexe 5, p. 33.)

RIVIÈRE HILLSBOROUGH.

Vis-à-vis Charlottetown.

En mai 1882, le dragueur "Prince Edward" a été employé à creuser le bassin qui avoisine le quai de Fort Augustus. (Annexe 5, p. 33.)

NINE MILE CREEK.

A l'entrée de la baie de Hillsborough.

On a employé le dragueur "Prince Edward" à compléter le chenal mentionné dans le rapport de l'an dernier. (Annexe 5, p. 33.)

CRAPAUD.

Petit havre à l'entrée de la rivière Brockelsby.

Le 8 août 1881, le chenal a été complété jusqu'aux quais du village. (Annexe 5, p. 33.)

LE GRAND RUSTICO.

Sur la côte nord, presque à mi-chemin entre les Pointes du Nord et de l'Est.

Au mois de décembre, le département a passé contrat pour la construction de deux brise-lames, l'un de 1,200 et l'autre de 450 pieds qui auront pour effet de rétrécir l'entrée du havre et d'y augmenter la force du courant. (Annexe 5, p. 33.)

NEW LONDON.

Sur la côte nord, neuf milles environ à l'est de Cascumpec.

On a réparé et prolongé de 93 pieds la partie du brise-lames construite par le gouvernement local avant l'entrée de la province dans la Confédération. (Annexe 5, p. 33.)

TIGNISH.

Sur la côte nord, à 8 milles environ de la Pointe Nord.

Le département a passé contrat pour la construction d'un revêtement qui protégera la grève et pour reconstruire l'extrémité du brise-lames. (Annexe 5, p. 33.)

MIMINIGASH.

Sur la côte ouest de l'île.

On a reconstruit le revêtement de la levée. (Annexe 5, p. 34.)

NOUVELLE-ECOSSE.

MAIN-À-DIEU.

Petit havre dans le comté du Cap-Breton.

On a continué la construction du brise-lames mentionné dans le rapport de 1880-81. (Annexe 5, p. 34.)

BAIE-AUX-VACHES.

A trente milles au sud-est de Sydney, C.B.

On a continué les réparations au brise-lames endommagé par une tempête en 1880. (Annexe 5, p. 34.)

PORT CALEDONIA.

A dix-neuf milles au sud du havre de Sydney, C.B.

Le dragueur " St. Lawrence " a été employé, pendant le mois de juin 1882, à creuser le havre où les gros navires faisant le transport du charbon pourront maintenant entrer. (Annexe 5, p. 34.)

LITTLE GLACE BAY.

A quatorze milles au sud du havre de Sydney, C.B.

Au printemps de 1881, on a employé le dragueur " St. Lawrence " à creuser l'entrée du havre. (Annexe 5, p. 34.)

SYDNEY NORD.

C'est le principal port sur la côte de l'est du Cap-Breton.

Le crédit voté par le parlement et la somme fournie par la commission du havre de Sydney ont été employés à construire partie d'un brise-lames qui empêchera l'accumulation du sable dans le port. (Annexe 5, p. 34.)

INGONISH SUD.

Sur la côte de l'est du Cap-Breton, à mi-chemin à peu près entre le port de Sydney et le Cap-Nord.

On a réparé le brise-lames situé du côté nord de l'entrée de ce havre. (Annexe 5, p. 34.)

GRÈVE DES ILES DITES " INDIAN ISLANDS."

Ces îles se trouvent dans la partie nord de la Baie de l'Est, laquelle est une continuation du Bras-d'Or, Cap-Breton.

On a complété le passage à travers la grève mentionnée dans le rapport de l'an dernier. (Annexe 5, p. 34.)

BENACADIE.

Dans le comté du Cap-Breton.

On a commencé les travaux nécessaires pour ouvrir et protéger l'entrée de ce petit havre. (Annexe 5, p. 35.)

MABOU.

Sur la côte de l'ouest du Cap-Breton, six milles au nord de Port Hood, chef-lieu du comté.

On a travaillé à ouvrir un passage à travers la batture qui se trouve à l'entrée du havre. (Annexe 5, p. 35.)

PORT HOOD.

Sur la côte de l'ouest du Cap-Breton.

On a fait des réparations provisoires à la jetée que l'on devra reconstruire et solidement protéger par un talus de pierre. (Annexe 5, p. 35.)

" RAGGED POND."

Dans la baie de Chedabucto, côté nord.

On a vainement essayé d'ouvrir un chenal donnant accès à ce petit havre. (Annexe 5, p. 35.)

PETIT DE GRAT.

Ile Madame, comté de Richmond, C. B.

On a achevé le chenal mentionné dans le rapport de l'an dernier. (Annexe 5, p. 35.)

" BURYING ISLAND," HAVRE DE CANSO.

Le havre de Canso se trouve à l'extrémité de l'est du comté de Guysborough et au sud de l'entrée du détroit de Canso.

Le brise-lames dont la construction est mentionnée dans le rapport de l'an dernier, a beaucoup amélioré le havre de Canso. (Annexe 5, p. 35.)

NEW GLASGOW.

Sur la rivière de l'Est, huit milles en amont du havre de Pictou.

On a complété les améliorations mentionnées dans le rapport de l'an dernier. (Annexe 5, p. 35.)

RIVIÈRE "JOHN."

Elle se jette dans la baie "John," à 12 milles au nord du havre de Pictou.

On a continué les travaux du chenal mentionné dans le rapport de l'an dernier. (Annexe 5, p. 36.)

TÊTE-À-MA-GAUCHE.

La rivière Tête-à-ma-gauche se jette dans la baie du même nom, sur le détroit de Northumberland.

Le dragueur "Cap-Breton" a été employé à ouvrir un chenal à travers les battures qui obstruent l'entrée de la rivière. (Annexe 5, p. 36.)

PARRSBORO'.

Dans le comté de Cumberland.

On a posé quelques piliers à l'extrémité de la jetée.

On a continué l'amélioration du chenal de la Rivière-aux-Perdrix. (Annexe 5, p. 36.)

HAMPTON.

Dans le comté d'Annapolis.

On a construit un nouveau quai pour remplacer celui qu'avait établi le gouvernement local et qui tombait en ruines. (Annexe 5, p. 36.)

DIGBY.

A l'extrémité de l'ouest du bassin d'Annapolis.

On a fait diverses réparations au quai construit par le gouvernement local, antérieurement à la confédération. Le vapeur qui fait le service de la malle entre Annapolis et Saint-Jean, N. B., touche à ce quai. (Annexe 5, p. 36.)

ANSE À LA TRUITE.

Sur la côte sud de la Baie de Fundy.

On a fait des réparations considérables au brise-lames. (Annexe 5, p. 36.)

RIVIÈRE METEGHAN.

Dans le comté de Digby.

On a fait diverses réparations aux brise-lames nord et sud. (Annexe 5, p. 37.)

CAP SAINTE-MARIE.

Sur la côte sud de l'entrée de la baie Sainte-Marie, comté de Digby.

On a fait diverses réparations au quai. (Annexe 5, p. 37.)

YARMOUTH.

A l'extrémité ouest de la péninsule de la Nouvelle-Ecosse.

On a fait diverses réparations au mur de protection construit sur la grève en 1874. (Annexe 5, p. 37.)

BROOKLYN.

A la tête de la baie de Liverpool, comté de Queen.

On a fait diverses réparations au brise-lames. (Annexe 5, p. 37.)

ANSE DE VOGLER.

A l'extrémité sud-ouest du comté de Lunenburg.

Du 17 septembre au 6 décembre 1881, le dragueur "Canada" a été employé à creuser le chenal qui conduit à ce havre. (Annexe 5, p. 37.)

"LITTLE HARBOR."

Dans le comté de Lunenburg, sur le littoral de l'Atlantique.

On a creusé l'entrée, et les bateaux-pêcheurs peuvent toujours y entrer. (Annexe 5, p. 37.)

LAC PORTER.

C'est une grande nappe d'eau, de 13 milles de long, sur une largeur moyenne d'un demi-mille, séparée de l'Atlantique par plusieurs petites îles reliées entre elles par des bancs de sable.

On a creusé un passage pour les bateaux-pêcheurs à travers un de ces bancs. (Annexe 5, p. 37.)

NOUVEAU-BRUNSWICK.

CLIFTON.

A quinze milles à l'est de Bathurst, sur la baie des Chaleurs.

On a fait des réparations au brise-lames endommagé pendant l'hiver de 1880-81. (Annexe 5, p. 38.)

SHIPPEGAN.

A l'extrémité nord-est du Nouveau-Brunswick.

On a réparé et exhaussé la digue qui ferme le ravin de l'Est. (Annexe 5, p. 38.)

BATTURE DU FER À CHEVAL.

A l'entrée de la rivière Miramichi, par le golfe Saint-Laurent.

On a continué les travaux de dragage mentionnés dans le rapport de l'an dernier. (Annexe 5, p. 38.

RICHIBOUCTOU.

Sur la côte ouest du golfe Saint-Laurent, comté de Kent.

On a prolongé de 220 pieds le mur de protection de la grève. (Annexe 5, p. 38.)

BOUCTOUCHE.

A 21 milles au nord du havre de Shédiac.

Le dragueur "Canada" a été employé à creuser un passage à travers un banc d'écailles qui obstruait l'entrée du havre. (Annexe 5, p. 38.)

COCAGNE.

Ce havre est situé à dix milles au nord de Shédiac, sur le détroit de Northumberland.

On y construit un quai de débarquement sur le côté nord.

Pendant le mois d'août 1881, le dragueur "Canada" a été employé à l'entrée du havre. (Annexe 5, p. 38.)

POINTE DU CHÊNE.

Le prolongement du brise-lames qui protége le quai du chemin de fer, est presque achevé. (Annexe 5, p. 38.)

QUACO.

Trente milles à l'est de la ville de Saint-Jean, sur la baie de Fundy.

En 1873, un brise-lames de 300 pieds de long fut construit sur la partie de l'est du havre. Pendant la dernière année fiscale, une construction semblable a été commencée sur la partie ouest du havre, et était, au 30 juin dernier, presque complétée. (Annexe 5, p. 39.)

SAINT-JEAN.

Le département a passé contrat pour reconstruire le brise-lames.

Les dragueurs "Canada" et "New Dominion" ont été employés dans le port. (Annexe 5, p. 39.)

FORT DUFFERIN.

Sur la Pointe au Nègre, à l'entrée du port de Saint-Jean.

On a construit un coffrage pour protéger la base du rocher que l'eau minait. (Annexe 5, p. 39.)

HAVRE DE SAINT-ANDRÉ.

Entre la baie de Passamaquoddy et la rivière Sainte-Croix.

On a passé contrat pour la construction d'un phare sur un rocher à l'entrée du havre du côté de l'ouest ; ce contrat est en voie d'exécution. (Annexe 5, p. 39.)

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

On a amélioré la navigation de cette rivière en enlevant les roches à différents points.

On a prolongé jusqu'à l'Ile au Chaume (*Thatch Island*) la digue d'Oromocto, et construit un tablier de fascines et de pierres pour protéger la partie extérieure de cette digue. (Annexe 5, p. 39.)

RIVIÈRE TOBIQUE.

Affluent de la rivière Saint-Jean.

On a enlevé les roches à plusieurs endroits pour faciliter la descente du bois (Annexe 5, p. 39.)

RIVIÈRE MADAWASKA.

Elle prend sa source dans le lac Témiscouata et se jette dans la rivière Saint-Jean, à Edmundston.

On a enlevé les roches sur divers points de cette rivière dans la province du Nouveau-Brunswick et dans la province de Québec.

QUÉBEC.

ÉTANG DU NORD.

A l'extrémité ouest de l'Ile aux Grès, l'une des Iles de la Madeleine.

On a continué la construction du brise-lames mentionné dans le rapport de l'an dernier et qui abrite déjà les bateaux de pêche. (Annexe 5, p. 40.)

PERCÉ.

Chef-lieu du comté de Gaspé.

Pendant la saison de 1881, on a fait des études et relevés pour déterminer la position et les frais des travaux à faire pour protéger, pendant les tempêtes, la flotte considérable des bateaux-pêcheurs qui fréquentent le golfe Saint-Laurent. (Annexe 5, p. 40 et pp. 75-76).

NEW-CARLISLE.

Chef-lieu du comte de Bonaventure, au nord de la baie des Chaleurs.

On a construit 180 pieds du brise-lames. (Annexe 5, p. 40.)

MATANE.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Rimouski, 240 milles en aval de Québec.

On a réparé le quai endommagé par les glaces en 1881. (Annexe 5, p. 40.)

LES TROIS-PISTOLES.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Témiscouata, 148 milles en aval de Québec.

On a commencé la construction d'un petit quai et enlevé plusieurs roches du havre.

TADOUSSAC.

A l'embouchure de Saguenay.

On a reconstruit les digues qui forment les étangs de l'établissement de pisciculture. (Annexe, 5, p. 41.)

ANSE DU PORTAGE.

Vis-à-vis Tadoussac, à l'embouchure du Saguenay.

On a commencé la construction d'un débarcadère, pour faciliter le transport de la malle entre Tadoussac et l'Anse pendant l'hiver.

Ce débarcadère sera achevé pour l'hiver de 1882-83.

ANSE SAINT-JEAN.

Sur la rive sud du Saguenay, à 24 milles de l'embouchure.

On a continué les travaux du quai et l'on y travaillera encore pendant l'hiver de 1882-83. (Annexe 5, p. 41.)

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

A la tête de la baie des Ha ! Ha ! sur la rive sud du Saguenay, à 66 milles de l'embouchure.

On a reconstruit 378 pieds du quai brûlé il y a quelques années. (Annexe 5, p. 41.)

RIVIÈRE SAGUENAY.

On a continué les travaux de dragage mentionnés dans le rapport de l'année dernière. (Annexe 5, p. 42.)

LA GRANDE DÉCHARGE.

C'est le plus grand des deux chenaux par lesquels les eaux du lac Saint-Jean coulent dans la rivière Saguenay.

On a entrepris d'élargir ce chenal. (Annexe 5, p. 42.)

RIVIÈRE-DU-LOUP *(en bas.)*

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 108 milles de Québec.

On a continué les réparations au quai. (Annexe 5, p. 42.)

CAP À L'AIGLE.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, à 3 milles de la Malbaie.

Le quai a été achevé à la fin de l'année 1881. (Annexe 5, p. 42.)

LA MALBAIE.

A 90 milles de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent.

On a fait les réparations nécessaires au quai sur lequel on a aussi construit un hangar. (Annexe 5, p. 43.)

LA RIVIÈRE OUELLE.

Sur la rive sud du Saint-Laurent à 75 milles de Québec.

On a dépensé le crédit voté pour exhausser le quai, mais il est encore trop bas. (Annexe 5, p. 43.)

LES ÉBOULEMENTS.

A 69 milles de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent.

On a fait diverses réparations au quai. (Annexe 5, p. 43.)

L'ILE AUX COUDRES.

A 12 milles de la baie Saint-Paul, comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint Laurent.

Le quai mentionné dans le rapport de l'an dernier, était achevé à la fin de l'anné 1881. (Annexe 5, p. 43.)

LA BAIE SAINT-PAUL.

A 60 milles de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent.

On a commencé à construire un quai à la Pointe Rouge, Cap aux Corbeaux. (Annexe 5, p. 43.)

L'ILE AUX GRUES.

A 36 milles de Québec, vis-à-vis le cap Saint-Ignace.

On a commencé la construction d'un quai de 171 pieds partant du phare. (Annexe 5, p. 43.)

LA GROSSE-ILE.

A 29 milles de Québec.

On a prolongé, exhaussé et réparé le quai de l'est qui conduit à l'établissement de la Quarantaine. (Annexe 5, p. 43.)

LA SAINTE-FAMILLE.

Sur la côte nord de l'île d'Orléans, à 17 milles de Québec.

On a relié deux piliers construits en 1879 et 1880, et les petits vapeurs peuvent maintenant y aborder. (Annexe 5, p. 44.)

LES ÉCUREUILS.

Dans le comté de Portneuf, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 25 milles en amont de Québec.

On a construit un petit quai à cet endroit. (Annexe 5, p. 44.)

RIVIÈRE NICOLET.

Elle se jette dans le Saint-Laurent, sur la rive sud, à l'extrémité inférieure du lac Saint-Pierre.

Au mois d'octobre 1881, on a passé contrat pour certaines améliorations au havre, mais l'eau a été si haute l'été dernier qu'on n'a pu encore que réunir les matériaux. (Annexe 5, p. 44.)

RIVIÈRE YAMASKA.

Elle prend sa source dans le comté de Brome et, après un parcours de plus de 90 milles, se jette dans le Saint-Laurent, à l'extrémité supérieure du lac Saint-Pierre.

Au mois d'août 1881, on a passé contrat pour la construction d'une écluse et d'une digue à l'île Cardin. Quand ces constructions seront achevées et qu'on aura dragué le chenal, la rivière sera navigable, pour les navires de moyen tonnage, jusqu'au Rapide de la Grosse-Roche.

Ces travaux sont en voie d'exécution. (Annexe 5, p. 44.)

RIVIÈRE RICHELIEU.

Elle se jette dans le Saint-Laurent à Sorel, à 45 milles de Montréal.

Pendant les mois de juillet et d'août, le dragueur " Nipissing " a été employé à creuser le chenal, près du village de Saint-Ours. (Annexe 5, p. 44.)

BERTHIER EN HAUT.

Presque vis-à-vis Sorel, à 45 milles de Montréal.

Le 5 juillet 1881, on a terminé les travaux d'approfondissement du chenal. (Annexe 5, p. 44.)

RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

Elle se jette dans le Saint-Laurent, près du village de Repentigny.

On a fait des travaux de dragage à l'embouchure de cette rivière. (Annexe 5, p. 44.)

CHENAL ENTRE LA LONGUE-POINTE ET BOUCHERVILLE.

On a fait des travaux de dragage dans le chenal du fleuve Saint-Laurent, entre ces deux points. (Annexe 5, p. 45.)

L'ISLE AUX NOIX.

Sur la rivière Richelieu, près de la frontière sud de la province de Québec.

On a fait des réparations considérables à un pont qui sert à franchir un ravin que l'on rencontre sur le chemin conduisant au bateau-passeur qui mène à l'île. (Annexe 5, p. 45.)

LAPRAIRIE.

Chef-lieu du comté du même nom, à 7 milles en amont de Montréal, sur la rive sud du Saint-Laurent.

Au mois de mai 1882, on a fait des travaux de dragage aux abords du quai. (Annexe 5, p. 45.)

BEAUHARNOIS.

Chef-lieu du comté du même nom, à 20 milles en amont de Montréal, sur la rive sud du Saint-Laurent.

On a fait des travaux de dragage aux abords du quai et dans le chenal qui conduit au chenal principal du fleuve. (Annexe 5, p. 45.)

BATTURE DE BACOT HAYES.—FLEUVE SAINT-LAURENT.

Cette batture, qui se trouve à 2½ milles plus bas que le village des Cèdres, comté de Soulanges, forme obstacle à la navigation des vapeurs.

On a entrepris d'ouvrir un nouveau chenal de 150 pieds de large et qui se trouve à 200 pieds environ au nord de l'ancien. (Annexe 5, p. 45.)

LES CÈDRES.

Le village des Cèdres est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 30 milles en amont de Montréal.

On a fait des réparations considérables au vieux quai, au lieu d'en construire un nouveau d'après le projet mentionné dans le rapport de l'année dernière. (Annexe 5, p. 45.)

SAINT-PLACIDE.

Dans le comté des Deux-Montagnes, sur la rivière des Outaouais, à 9 milles environ de Saint-André.

On a continué à ouvrir un chenal allant du quai de Saint-Placide au chenal principal de la rivière des Outaouais. (Annexe 5, p. 46.)

RIVIÈRE À LA GRAISSE (RIGAUD).

Elle se jette dans la rivière des Outaouais, à 15 milles de Rigaud.

On y a continué les travaux de dragage. (Annexe 5, p. 46.)

RIVIÈRE DU NORD.

Elle se jette dans la rivière des Outaouais, à la tête du lac des Deux Montagnes.

On y a continué les travaux de dragage. (Annexe 5, p. 46.)

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Elle se jette dans la rivière des Outaouais, à 19 milles en aval de la ville d'Ottawa.

On a fait divers travaux de dragage au Petit Rapide et au Rapide Long. (Annexe 5, p. 46.)

LA GATINEAU.

Le principal affluent de la rivière des Outaouais, où elle se jette à une petite distance de la ville d'Ottawa.

L'eau a été si basse pendant l'automne de 1881, qu'on a dû ouvrir un chenal à travers les battures qui avoisinent le pont du chemin de fer, pour faciliter le passage des barges. (Annexe 5, p. 46.)

PROVINCE D'ONTARIO.

PONT SUSPENDU, DIT "PONT UNION."

Ce pont relie les villes d'Ottawa et Hull.

En 1881-82, on a fait des réparations considérables à ce pont dont le tablier a été entièrement renouvelé. (Annexe 5, p. 47.)

RÉCIF EN AVAL DU PONT SUSPENDU—RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

Ce récif se trouve à peu de distance en aval du pont suspendu.

A l'époque des eaux basses, on a enlevé le sommet du récif jusqu'à 3 pieds au-dessous du niveau de l'eau. C'est un grand avantage pour la navigation de cette partie de la rivière. (Annexe 5, p. 47.)

PORTSMOUTH.

Sur la baie du même nom, 2 milles à l'ouest de Kingston.

On a fait des travaux de dragage dans ce havre. (Annexe 5, p. 47.)

RIVIÈRE AU SAUMON.

Elle se jette dans la baie de Quinté, à Shannonville, 40½ milles à l'ouest de Kingston.

On a fait des travaux de dragage sur la batture qui obstruait l'entrée de la rivière. (Annexe 5, p. 47.)

BELLEVILLE.

Chef-lieu du comté de Hastings, sur la baie de Quinté, 43 milles à l'ouest de Kingston.

On a fait des travaux de dragage, dans le havre, aux abords du quai de l'est, et, en passant au sud de l'île, jusqu'aux quais de l'ouest. (Annexe 5, p. 47.)

TRENTON.

A l'embouchure de la rivière Trent.

On a enlevé du chenal de la rivière un vieux pilier en coffrage qui obstruait la navigation. (Annexe 5, p. 47.)

PICTON.

Chef-lieu du comté de Prince-Edouard, sur la baie de Quinté.

On a fait des travaux de dragage dans ce havre. (Annexe 5, p. 47.)

CONSECON.

A la tête de la baie de Weller, lac Ontario, comté du Prince-Edouard.

On a fait des travaux de dragage sur la batture qui obstruait l'entrée de ce havre. (Annexe 5, p. 47.)

COBOURG.

Sur le lac Ontario, 92 milles à l'ouest de Kingston.

On a continué les travaux du quai de l'ouest dont le contrat a été retiré à l'entrepreneur, et l'on a passé contrat pour le prolongement du quai de l'est. (Annexe 5, p. 47.)

PORT HOPE.

Sur la côte nord du lac Ontario, dans le comté de Durham, 63 milles à l'est de Toronto.

On a fait, dans ce havre, des travaux de dragage et commencé la construction du prolongement du quai de l'est. (Annexe 5, p. 48.)

TORONTO.

On a fait des travaux de dragage à l'entrée ouest de ce havre.

Dans le cours de l'été de 1881, M. James B. Eads, I. C., a fait des études et relevés de ce havre, et l'on trouvera son rapport à la suite de l'Annexe 5, pp. 77-95.

PORT STANLEY.

Terminus du chemin de fer de London et Port-Stanley, sur le lac Erié.

Les travaux de protection faits jusqu'à présent sur le côté ouest de l'entrée de ce havre ont eu le meilleur effet.

On a ouvert un chenal partant du havre et traversant Mill Creek. (Annexe 5, p. 48.)

GODERICH.

Sur la côte de l'est du lac Huron, à 68 milles de Sarnia.

En février dernier, le département a passé contrat pour des travaux destinés à protéger la grève entre le quai du nord et le brise-lames et pour des réparations au quai du sud.

On a fait des travaux de dragage aux abords des quais et du brise-lames. (Annexe 5, p. 48.)

PORT ALBERT.

A l'embouchure de "Nine Mill Creek" qui se jette dans le lac Huron à 9 milles au nord de Goderich.

On a fait des travaux de dragage dans le havre. (Annexe 5, p. 49.)

KINCARDINE.

A 31 milles au nord de Goderich, sur le lac Huron.

On fait construire à l'entreprise une palissade de 790 pieds de long pour protéger le quai du sud, à l'entrée du havre; la moitié de cette palissade est achevée. (Annexe 5, p. 49.)

PORT ELGIN.

Sur le lac Huron, à 24 milles de Kincardine.

Le département a passé contrat pour la construction d'un brise-lames et les travaux de dragage nécessaires pour former un havre sûr à cet endroit. (Annexe 5, p. 49.)

SOUTHAMPTON.

Sur le lac Huron, à l'embouchure du la rivière Saugeen.

On a réparé la superstructure du brise-lames de l'ouest et commencé à construire un petit brise-lames de 155 pieds de long, vis-à-vis le phare. (Annexe 5, p. 49.)

TOBERMORY.

Havre naturel sur le chenal conduisant du lac Huron à la baie Georgienne.

On a placé des anneaux de fer et des heurtoirs dans les parois des rochers qui entourent le havre, pour amarrer et protéger les navires. (Annexe 5, p. 49.)

MINES DE BRUCE.

Sur la côte nord du lac Huron, à 45 milles du Sault Sainte-Marie.

On a ouvert un chenal de 14 pieds de profondeur aboutissant au quai, et les plus gros vapeurs qui font le service des lacs peuvent maintenant y aborder. (Annexe 5, p. 49.)

PETIT COURANT.

Entre l'Ile à la Cloche et la grande île Manitouline.

On a enlevé une partie d'un banc de rochers qui obstruait le chenal. (Annexe 5, p. 49.)

OWEN SOUND.

Chef-lieu du comté de Grey, à l'embouchure de la rivière Sydenham, sur la baie Georgienne.

Les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier ont été achevés.

Le crédit inscrit au budget de 1881-82 a été employé à faire faire des travaux de dragage qui donnent une profondeur de 14 pieds à ce havre. (Annexe 5, p. 50.)

THORNBURY.

A l'embouchure de la rivière au Castor, sur la baie Georgienne.

La ville de Thornbury a voté une somme de $7,000 et le parlement un crédit qui seront employés à reconstruire le vieux quai et à creuser un bassin dans le havre. Contrat a été passé pour ces travaux. (Annexe 5, p. 50.)

COLLINGWOOD.

Dans le comté de Simcoe, sur la côte sud de la baie Georgienne.

On a continué les travaux de dragage. (Annexe 5, p. 50.)

PROVINCE DU MANITOBA.

LAC MANITOBA.

Pendant la saison de 1881, on a fait des études et relevés pour déterminer la cause du débordement du lac Manitoba et les moyens de le prévenir désormais. (Annexe 5, p. 50 et pp. 96-116.)

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Les travaux entrepris pour enlever le " Beaver Rock " ont été achevés, et l'on a fait des travaux de dragage dans le havre. (Annexe 5, p.50, et Annexe 7, pp. 117-132.)

RELEVÉS.

Dans le cours de l'année fiscale, on a fait des relevés et examens dans diverses localités des provinces de l'Ile du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec et d'Ontario. Rapports de ces travaux, sauf quelques exceptions, ont été adressés au département. (Annexe 5, p. 51.)

DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

DANS LES PROVINCES MARITIMES.

Le dragueur à godets *St. Lawrence*.
do *Canada*.

Le dragueur à cuiller *New Dominion* et 10 chalands.
do *Cape Breton,* 7 do
do *Prince Edward,* 3 do
do *George McKenzie,* 3 do

DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC.

Le dragueur à cuiller, *Queen of Canada,* 2 chalands et le bateau de levage.
do *Nipissing* et 2 chalands.
Le remorqueur à vapeur *Dennis.*

DANS ONTARIO.

Le dragueur à cuiller *Challenge* et 3 chalands.
Le remorqueur *Trudeau.*

A LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Un dragueur à godets et 4 chalands.
Le remorqueur *Georgie.*

Le département a passé contrat avec MM. D. et A. Campbell pour la construction de quatre bacs dont trois feront le service avec le dragueur *Prince Edward,* et un avec le dragueur *Cape Breton.* Ces bacs sont actuellement en voie de construction à Tête-à-ma-gauche.

Les dragueurs ont été employés dans les localités suivantes, pendant l'année fiscale :

Le *St. Lawrence,* à la Batture en fer à Cheval, N.-B., et à Sydney, Port Caledonia et La Petite Baie Glacée, C. B.

Il a enlevé un total de 50,313 verges cubes de matières. (Annexe 5, p. 52.)

Le *Canada,* à Bouctouche, à Cocagne, N.-B., à Pictou, N.-E., à Saint-Jean, N.-B., et sur la rivière Sainte-Marie, dans le comté de Guysboro', N.-E.

Il a enlevé un total de 28,080 verges cubes de matières. (Annexe 5, p. 53.)

Le *New Dominion,* à l'Anse au Marbre, Saint-Jean, N.-B., au quai de MM. Murray et Burnhill, près Saint-Jean, et sur les battures d'Oromocto'.

Il a enlèvé un total de 47,180 verges cubes de matières. (Annexe 5, p. 43.)

Le *Cape Breton,* à New Glasgow, à la rivière "John," et sur la rivière Tête-à-ma-gauche, N.-E.

Il a enlevé un total de 30,910 verges cubes de matières. (Annexe 5, p. 54.)

Le *Prince Edward,* à Crapaud, Nine Mile Creek, Pinnette, Fort Augustus et au havre de Murray Sud, I. P. E.

Il a enlevé un total de 47,325 verges cubes de matières. (Annexe 5, p. 54.)

Le *Geo. McKenzie*, à Mabou, N.-E., où il a enlevé 12,724 verges cubes de matières. (Annexe 5. p. 54.)

Le *Challenge*, à Port-Albert, aux Mines de Bruce et à Goderich, Ont.

Il a enlevé un total de 53,342 verges cubes de matières. (Annexe 5, p. 55.)

Le *Nipissing*, à la batture Levesque, près Berthier (en haut), sur les battures avoisinant le village de Saint-Ours, à Charlemagne, sur la rivière l'Assomption et à Saint-Placide.

Il a enlevé un total de 8,237 verges cubes de matières. (Annexe 5, p. 55.)

Le *Queen of Canada*, à Beauharnois, sur la rivière à la Graisse, sur la Gatineau et à Laprairie.

Il a enlevé un total de 53,342 verges cubes de matières. (Annexe 5, p. 55.)

Le *Dredger*, dans le havre de Victoria, C. B., où il a enlevé 22,356 verges cubes de matières. (Annexe 5, p. 56.)

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Les glissoires du gouvernement ont été construites pour faciliter le flottage des bois, dans les endroits où la nature offre des obstacles à la navigation.

Les districts où l'on exploite les coupes de bois et où le gouvernement a fait faire des travaux, sont situés sur les rivières Saguenay, Saint-Maurice, des Outaouais, de la Trent, dans la baie Georgienne et sur quelques-uns de leurs affluents.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Les constructions sur cette rivière consistent en une glissoire de 5,840 pieds de longueur, avec une estacade de 1,344 pieds, digues, quais et barrages. La glissoire a été faite pour éviter les rapides qui se trouvent entre le lac Saint-Jean et le Saguenay.

Les constructions couvrent une distance d'environ 60 milles et sont situées sur la Petite Décharge, le moins volumineux des deux affluents du lac Saint-Jean. Ces travaux, commencés en 1856, ont été complétés en 1860.

On a reconstruit la tête de la glissoire, la digue No 7 et 669 pieds de la glissoire dont on a aussi réparé 2,000 pieds.

38,000 pieds de bois ont descendu la glissoire pendant l'exercice financier de 1881-82. (Annexe 7, p. 133).

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Les glissoires et estacades, sur cette rivière et la Vermillon, l'un de ses affluents, sont situés dans l'ordre ci-après indiqué :—

Stations.	Distance des Trois-Rivières.
Rivière Saint-Maurice.	
Estacades à l'embouchure	0 milles.
Chutes des Grès	16 "
Chute de Shaouinigane	20 "
Chute à la Grand'Mère	29 "
Chute des Petites Piles	31½ "
Chute de la Tuque	100 milles.
Remous de Plamondon	106 "
Rivière Vermillon :—	
Émbouchure de la rivière	116 "
Chute aux Iroquois	121 "

Le niveau de l'eau a été très avantageux et plus de 500,000 billots ont franchi les glissoires.

Le personnel et les frais d'entretien ont coûté $16,579.20 pendant l'année.

Une somme de $2,993 a été mise à la disposition du surintendant pour couvrir les frais de réparations. Sur ce crédit, il reste disponible une balance de $303.40.

A l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, on a fait construire, à l'entreprise, deux piliers et on en a fait réparer sept autres. Ces travaux ont coûté $7,142.00. (Annexe 8, pp. 134-135.)

DISTRICT DE L'OUTAOUAIS.

Pour le flottage des bois dans ce district, les constructions du gouvernement se trouvent sur les rivières suivantes :

Sur l'Outaouais	11 stations.
Gatineau	1 "
Madawaska	15 "
Coulonge	2 "
Noire	1 "
Pétéwawa	31 "
Du Moine	12 "

Ci-suit le tableau des distances depuis l'écluse de Sainte-Anne à l'embouchure de la rivière des Outaouais, jusqu'aux embouchures des principaux affluents; aussi

jusqu'aux stations où il y a des glissoires ou d'autres constructions :

Localités.	Distance de Sainte-Anne.
Carillon	27 milles.
Grenville	40 "
Rivière Nation	63 "
" du Lièvre	79 "
" Gatineau	96 "
Chute de la Chaudière	98 "
Petite Chaudière	100 "
Remous	102 "
Lac Deschêne	105 "
Rivière Quio	129 "
Station des Chats	131 "
Tête des Chats	134 "
Rivière Mississippi	134 "
" Madawaska	136 "
" Bonnechère	148 "
Les Chenaux	152 "
Portage-du-Fort	156 "
Station de la Montagne	161 "
Calumet	163 "
Rivière Coulonge	184 "
" Noire	193 "
" aux Serpents	204 "
" Pétéwawa	218 "
Des Joachims	236 "
Rivière du Moine	244 "
Roche Capitaine	253 "
Deux Rivières	266 "
Rivière Matawan	286 "
" Antoine	293 "
" Beauchêne	315 "
" Porc-épic	326 "
" Grand Opémiconne	333 "
" Keepawa	349 "
" Montréal	355 "
Fort Témiscamingue	367 "
Rivière à la Queue de Loutre	381 "
" Blanche	386 "
" des Quinze	389 "

RIVIERE DES OUTAOUAIS.

Liste des stations de glissoires et estacades sur la rivière des Outaouais.

Les distances indiquées ont été mesurées sur les cartes les plus récentes, en suivant le chenal par lequel on fait descendre le bois.

Noms des stations.	Distance de l'embouchure de l'Outaouais à Sainte-Anne.
1. Carillon	27 milles.
2. Chaudière { Côté nord, Hull, Côté sud, Ottawa. }	98 "
3. Petite Chaudière	100 "
4. Remous	102 "
5. Rapide Deschênes	104¾ "
6. Station des Chats	131 "
7. Tête des Chats	134 "
8. Chenaux	152 "
9. Portage-du-Fort	156 "
10. La Montagne	161 "
11. Calumet	163 "
12. Rapides des Joachims	249 "
13. Rocher Capitaine	253 "

Les constructions de ces treize stations sont :

2,000	pieds linéaires de	canal.
4,234	"	glissoires.
29,855	"	estacades.
8,665	"	digues.
405	"	barrages.
1,981	"	ponts.
52	piliers.	
4	maisons pour les gardiens des glissoires.	
3	magasins.	

Les ouvrages suivants ont été faits dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin dernier :

Au Sault-au-Récollet, réparations générales aux piliers et à la glissoire.

A Hull, réparations générales aux piliers et à la glissoire.

A la Chaudière, réparations à la tête de la glissoire, aux piliers et aux estacades ; on a minutieusement inspecté les fils et câbles du pont suspendu dit "Pont d'Union," et pris des mesures pour empêcher toute corrosion.

On a dû faire des réparations considérables aux stations suivantes : Les Chats, les Chenaux, Portage-du-Fort, Calumet, les Joachims et le Rocher Capitaine. (Annexe 9, p. 136.)

RIVIÈRE GATINEAU.

La rivière Gatineau coule du nord, et se jette dans l'Outaouais à un point situé à environ 96 milles en amont de son embouchure sur le Saint-Laurent, à Sainte-Anne, et à 2 milles en aval de la ville d'Ottawa. Son parcours est d'environ 400 milles et elle arrose une superficie d'environ 9,000 milles carrés.

Les constructions faites par le gouvernement se trouvent toutes à une station, à environ un mille de son embouchure sur l'Outaouais.

Elles comprennent :

3,071 pieds linéaires de canal.
4,133 " d'estacade.
150 " de pont.
10 piliers.
1 maison pour les hommes.
1 magasin.

On a fait d'importantes réparations à l'estacade et aux piliers; on a nettoyé le chenal et réparé les clôtures et le pont. (Annexe 9, p. 136.)

RIVIERE MADAWASKA.

Le parcours de la rivière Madawaska est de 240 milles. Elle arrose une superficie d'environ 4,100 milles carrés, et se jette dans la rivière des Outaouais, à 136 milles en amont de Sainte-Anne.

Liste des stations de glissoires et d'estacades sur la Madawaska, dans l'ordre où on les rencontre en remontant la rivière :—

1. Embouchure de la rivière.
2. Arnprior.
3. Rapide Plat.
4. Ile Bulmer.
5. Burnstown.
6. Rapide Long.
7. Springtown.
8. Lac Calabogie.
9. Grande Chute.
10. Chute Raboteuse.
11. Rapide Boniface.
12. Ile aux Canards.
13. Chute Bailey.
14. Rapide de la Chaîne.
15. Ruisseau d'Opéongo.

Les constructions à ces stations comprennent :

1,750 pieds linéaires de glissoires.
18,179 " d'estacades.
4,080 " de barrage.
182 " de ponts.
42 piliers.
1 magasin.

A la Chute Raboteuse, on a creusé et redressé le chenal en enlevant des rochers qui gênaient le passage du bois, et on a réparé les piliers latéraux et les estacades.

A la Grande Chute, un peu plus bas, on a réparé les estacades et piliers ; à la Chûte Bailey on a posé de nouveaux tabliers aux digues latérales.

A Springtown, on a réparé l'estacade et les piliers pour la saison.

Au lac des Chats, à l'embouchure de la Madawaska, on a changé de place l'estacade et les piliers pour la convenance des propriétaires d'une grande scierie établie sur le lot voisin des estacades du gouvernement. (Annexe 5, p. 137.)

RIVIÈRE COULONGE.

Cette rivière arrose une superficie de 1,800 milles carrés et son parcours est de 160 milles. Elle se jette dans la rivière des Outaouais, à 184 milles en amont de Sainte-Anne, sur la rive nord.

Ci-suit la liste des constructions du gouvernement sur cette rivière :

Estacades à l'embouchure............	300	pieds de long et	1	pilier de soutènement
Estacades à l'anse à Romain	400	"	3	"
Estacades à la tête de la glissoire de la Grande Chute..............	1,848	"	6	"
Glissoires pour pièces détachées....	2,900			

On a complété, d'une manière permanente, les réparations à la glissoire de la Grande Chute, mentionnées dans le rapport de l'an dernier. (Annexe 5, p. 137.)

RIVIÈRE NOIRE.

Cette rivière se jette dans l'Outaouais, à environ 193 milles en amont de Sainte-Anne. Son parcours est de 123 milles, et l'étendue qu'elle arrose est d'environ 1,120 milles carrés sur la rive nord.

Les constructions comprennent :

1,139	pieds linéaires	d'estacades à pièces simples ;
873	"	de glissoire ;
346	"	jetée de dérivation ;
135	"	barrage incliné.

On a réparé et renforcé la glissoire qui, faisant un angle très considérable, est très endommagée par le bois qui y passe et y a été arrêté quelques jours pendant la dernière saison. (Annexe 5, p. 137.)

RIVIÉRE PÉTÉWAWA.

Le parcours de la Pétéwawa est d'environ 138 milles et la superficie qu'elle arrose de 2,200 milles carrés.

Elle vient du sud et se jette dans l'Outaouais à 219 milles en amont de Sainte-Anne. Elle se divise en deux à sept milles de son embouchure. Sur le parcours de ces sept milles, il y a cinq stations ; dix-neuf sur le bras nord. Toutes les constructions sur le bras sud ont été abandonnées conformément à l'arrêté du conseil du 27 juillet.

Liste des glissoires et des estacades sur cette rivière, dans l'ordre où elles se rencontrent en remontant :—

1. Embouchure de la rivière.
2. Première Chûte.
3. Seconde Chûte.
4. Troisième Chûte.
5. Bois Dur.

BRAS NORD.

1. Rapide du Demi-mille.
2. Chute Croche.
3. Entre la Grande Chute et le Lac de la Traverse (une glissoire et une suite de digues et d'estacades.)
4. Rapides de Thompson.
5. Glissoire du lac de la Traverse.
6. Rapides de Sawyer.
7. Rapides Meno.
8. En aval du lac à la Truite.
9. Gros Remous.
10. Ile des Cèdres.
11. Pied de la Chute du Diable.
12. Chute du Diable.
13. Coude du Rapide.
14. Pied du Long Sault.
15. Milieu du Long-Sault.
16. Tête du Long-Sault.
17. Entre le Long-Sault et le Lac des Cèdres (rive sud.)
18. Entre le Long-Sault et le Lac des Cèdres (rive nord.)
19. Lac des Cèdres.

Sur ces 24 stations, les constructions comprennent :—

SUR LA RIVIÈRE PRINCIPALE.

2,963 pieds linéaires de glissoires,
8,469 " d'estacades,
2,077 " digues,
10 piliers.

SUR LE BRAS NORD.

1,080	pieds linéaires de	glissoires,
2,671	"	d'estacades,
1,131	"	digues.
23 piliers.		

Les employés ont dû faire un travail considérable pour boucher les fuites qui existaient dans les digues et glissoires de cette station, lesquelles ont maintenant vingt-quatre ans d'existence. (Annexe 5, p. 137.)

RIVIÈRE DU MOINE.

Le parcours de cette rivière est d'environ 120 milles, et elle arrose une superficie d'environ 1,600 milles carrés sur la rive nord. Elle se jette dans l'Outaouais à environ 256 milles en amont de Sainte-Anne.

Les constructions sur cette rivière, sont : une jetée et une estacade à l'embouchure, une glissoire pour pièces détachées, et une série de barrages inclinés, depuis l'embouchure en remontant la rivière. Voici le détail de ces constructions :

4,000	pieds linéaires de	glissoires ;
800	"	d'estacades ;
1,324	"	digues, et
6 piliers.		

On a réparé la longue glissoire et les digues de la chûte no 1. (Annexe 5, p. 137.)

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

Les estacades, piliers et glissoires et toutes autres constructions se rattachant aux opérations du commerce de bois sur la rivière Trent, aux Rapides de Chisholm aux chûtes de Ranney, aux chûtes du Milieu, et aux rapides Crook, ont été transférés à une compagnie formée expressément pour diriger et entretenir ces constructions, avec droit de prélever un péage de cinq chelins par brelle, à chacune des glissoires, excepté aux rapides Chisholm et Crook, où les constructions ne facilitent pas le descente du bois.

Ce taux a été changé par ordre du conseil du 8 décembre 1866, qui fixe les péages à prélever aux chûtes Ranney, du Milieu et Heeley, à un centin pour chaque pièce de 13 pieds de longueur, et une somme proportionnelle pour les pièces plus longues ; et un dollar pour chaque brelle de bois carré.

La compagnie n'est pas obligée de renouveler les constructions dans la cas où elles manqueraient par vétusté ou par leur destruction par le feu, l'inondation ou autre cause. Il est de son devoir de tenir un compte exact de toutes les sommes d'argent qu'elle perçoit, et de les transmettre au ministre des travaux publics, comme il est prescrit par les arrêtés du conseil rendus à ce sujet.

Les réparations extraordinaires qu'il a fallu faire de temps à autre ont été exécutées aux frais du gouvernement, ainsi que les nouvelles constructions aux endroits autres que ceux mentionnés.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas :

	Navigable.	Innavigable.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf Miles		9
Des rapides des Neuf Milles au débarcadère de Percy..	19½	
Du débarcadère de Percy au barrage des chûtes de Heely.		14¼
Du barrage des chûtes du Heely à Peterboro............	51¾	
De Peterboro à Lakefield..............................		9½
Rapides Burleigh......................................		1
De Lakefield à Burleigh...............................	12	
Des rapides Burleigh aux rapides Buckhorn.............	7	
Rapides Buckhorn......................................		1
De la digue de Buckhorn à Lindsay	36¼	
	126½	34¾
De Lindsay à Port Perry à la tête du lac Scugog.......	28¾	
	155½	34¾
Distance totale de la baie de Quinté à Port-Perry.......	190 milles.	
Aux chûtes Fénélon, la distance de la digue de Buckhorn à Fénélon est de....................................		31½

Les constructions suivantes sont maintenant en usage :

Rapides de Chisholm.

	Distance en milles de Trenton.
Les constructions consistent en un canal et une écluse, un barrage et une glissoire....................................	15½

Débarcadère de Percy.

Il y a ici une estacade de retenue.........	28½

Campbelford.

Estacades conductrices....................................	34¾

Chute du Milieu.

Distance en milles de Trenton.

Les constructions sont de 4 digues et 2 glissoires................ $37\frac{3}{4}$

Baie du Corbeau.

Une estacade de retenue.. 38

Chûte de Heely.

Une digue et une glissoire sont en usage ici......... .... $42\frac{3}{4}$

Hastings, Rapide de Crook.

Les constructions se composent d'une écluse, d'une digue et d'une glissoire................. .... $92\frac{5}{8}$

Rapides de Withlaw.

Les constructions en aval de Peterboro consistent en une écluse, une digue et un canal .... $92\frac{7}{8}$

Petit Lac.

Ces constructions sont trois piliers et une estacade.................... 94

Burleigh.

Glissoires.. 116

Rapide de Buckhorn.

Cette digue est importante pour maintenir à un niveau élevé les eaux des lacs à l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Ball, Buckhorn et Chemong. Cette digue répond bien aux besoins.. 125

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et une glissoire. Les digues maintiennent l'eau au même niveau jusqu'aux Chûtes de Fénélon et au bief jusqu'à l'écluse de Lindsay............... $140\frac{3}{4}$

Chutes Fénélon.

Une grande glissoire et des estacades.................................. $154\frac{3}{4}$

Aux termes de l'Acte 47 Vic., chap. 7, les canaux et écluses du district de Newcastle sont maintenant sous le contrôle du département des chemins de fer et canaux. Mais les glissoires, digues et estacades sont restées sous le contrôle du département des travaux publics.

On a fait les réparations suivantes aux différentes stations :—

A la chute Fénélon, en exécutant des réparations temporaires, on a reconnu que la glissoire était en fort mauvais état, et l'on a commencé des réparations que l'on n'a pu achever pour ne pas excéder le crédit voté. (Annexe 10, p. 143.)

A la rivière Scugog, on a enlevé un grand nombre de billots coulés au fond, ce qui gênait la navigation, et il y a maintenant 5 pieds de profondeur à l'eau basse. (Annexe 10, p. 143.)

A Bobcaygeon, le département a fait enlever les obstacles qui entravaient la navigation aux abords du canal. (Annexe 10, p. 143.)

A Buckhorn, on est occupé à réparer la tête de la glissoire. (Annexe 10, p. 143.)

A Lakefield, la digue et la glissoire de cette station ont besoin de réparations considérables. (Annexe 10, p. 144.)

A Peterborough, on travaille à enlever les rognures et la sciure de bois de la rivière aux abords de la ville. (Annexe 10, p. 144.)

Au Petit Lac, il est devenu nécessaire de renouveler l'estacade à cet endroit. (Annexe 10, p. 144.)

Au Rapide de Whitlaw, l'estacade conductrice et le plancher de la glissoire ont été réparés. (Annexe 10, p. 144.)

A la rivière Otonabee, les rognures et la sciure de bois se sont accumulées en si grande quantité qu'il est devenu nécessaire de les enlever pour ne pas entraver la navigation des vapeurs. (Annexe 10, p. 145.)

A Hastings, on a fait des réparations générales à la glissoire et l'on a renouvelé la partie supérieure des piliers. Il est devenu nécessaire de renouveler les estacades conductrices. (Annexe 10, p. 145.)

A la chute de Heeley, on fait actuellement des réparations considérables à la glissoire et l'on a dû construire un bâtardeau à la tête de la glissoire dont le plancher a été réparé. (Annexe 10, p. 145.)

A la chute du Milieu, on n'a pas fait de réparations cette année, mais elles seront indispensables l'année prochaine. (Annexe 10, p. 145.)

Au Rapide de Chisholm, on a fait quelques réparations à la digue, et la glissoire a également besoin de réparations. (Annexe 10, p. 146.)

SERVICE DES TÉLÉGRAPHES ET SIGNAUX.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le réseau des lignes télégraphiques de cette province a bien fonctionné ; les interruptions ont été beaucoup moins fréquentes et promptement réparées ; les recettes ont été de $18,414.24, contre $10,544, l'année précédente. (Annexe 11, p. 147.)

GOLFE SAINT-LAURENT.

Tous les câbles ont parfaitement fonctionné, sauf celui du Rocher aux Oiseaux qui sera prochainement réparé. (Annexe 11, p. 147.)

BAIE DE FUNDY.

Le câble des Iles du Grand Manan et Campo Bello a été endommagé par un navire naufragé ; mais il a été réparé d'une manière satisfaisante. (Annexe 11, p. 147.)

LITTORAL DE L'ATLANTIQUE.

La ligne de Canso et Halifax a bien fonctionné. (Annexe 10, p. 148.)

RIVE NORD DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

TERRENEUVE.

On a posé un câble à l'embouchure du Saguenay, entre l'anse du Portage et l'anse à l'Eau, près de Tadoussac pour relier les lignes télégraphiques entre la Malbaie et Mille Vaches, et ce câble fonctionne bien. (Annexe 11, p. 148.)

La ligne de terre, de 14 milles de long, entre Port au Basque et le phare du Cap Ray, est actuellement en voie de construction. (Annexe 11, p. 148.)

SERVICE DES SIGNAUX.

On a établi 23 stations de signaux aux points mentionnés dans l'annexe 11, p. 148.

LE MANITOBA ET LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Par ordre du conseil, les lignes télégraphiques de ces régions ont été mises sous le contrôle du département des Travaux Publics depuis le 30 juin 1882, et l'on prend des mesures actives pour en organiser le service. (Annexe 11, p. 148.)

BASSIN DE CARÉNAGE À SAINT-JOSEPH DE LÉVIS.

Les travaux extrà, jugés nécessaires à l'entrée et mentionnés dans le rapport de l'an dernier, ont été en partie exécutés. Il restera à poser les machines, chaudières, etc., que MM. Carrier, Lainé et Cie ont fait construire dans leurs ateliers. (Annexe 12, p. 149-150.)

LEVÉE ET BASSINS DE LA PRINCESSE LOUISE, RIVIÈRE SAINT-CHARLES, HAVRE DE QUÉBEC.

La deuxième partie de cette immense entreprise est achevée, et il reste à faire des travaux de dragage, à construire un mur transversal et autres ouvrages qui formeront le bassin à flot que l'on se propose d'établir à cet endroit. (Annexe 12, p. 150-151.)

APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Par l'Acte 31 Vic., chap. 60, 1873, et par l'ordre du conseil en date du 31 mai 1873, la commission du havre de Montréal a été autorisée à exécuter ces travaux.

On a continué à draguer le chenal des navires pour lui donner une profondeur de 25 pieds.

Les endroits où l'on a fait les travaux les plus considérables, sont les suivants : Le Cap Charles, Le Pouillier Rayer, le Cap la Roche, la traverse superieure de Bécancour, le port Saint-François, le lac Saint-Pierre, l'Ile de Grâce, le Chenal de Contrecœur, le Cap Saint-Michel et Varennes, la Pointe-aux-Trembles et Montréal.

La quantité totale de dragage, en tous endroits, représente un total de 1,453,788 verges cubes pour la dernière année fiscale.

Les comptes des dépenses faites par la commission du havre, pour tous les travaux, ne sont clos que le 31 décembre de chaque année. (Annexe 13, p.p. 152, 154.)

ACHATS ET VENTES.

L'Annexe 14 (p. 155) donne un état des ventes et achats faits par le département pendant la dernière année fiscale.

ARBITRAGES.

Pendant l'année fiscale, trois réclamations seulement ont été soumises aux arbitres officiels. (Annexe 15, pp. 156-157.)

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.

L'annexe 16 (pp. 158-159) donne les dates de la clôture de la navigation aux ports les plus importants de la Confédération et indique la profondeur de l'eau dans ces ports, à l'époque des eaux basses.

DIRECTION DU DÉPARTEMENT.

L'annexe 17 (p. 160) donne une liste des personnes qui ont occupé, au département, les charges de ministre, député-ministre, secrétaire, ingénieur-en-chef et architecte-en-chef, depuis le 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.

Respectueusement soumis,

HECTOR L. LANGEVIN,
Ministre des travaux publics.

Ottawa, le 20 janvier, 1883.

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1882

ANNEXES

TABLE DES ANNEXES.

PAGE

Annexe N° 1. Etat des dépenses pendant l'exercice........ 1

" 2. Tableau des distances.. 9

" 3. Rapport sur les édifices publics, par Thomas Fuller, architecte en chef.. 19

" 4. Rapport sur le système de chauffage, etc., édifices publics, par J. R. Arnoldi, ingénieur-mécanicien.............................. 30

" 5. Rapport sur les ports et rivières, le dragage et les relevés, par H. F. Perley, ingénieur en chef; avec rapports spéciaux sur le port de Toronto, par James B. Eads, I.C.; sur le débordement du lac Manitoba, par Thomas Guérin, I.C.; et sur le brise-lames de Percé, par C. F. Roy, I.C.................................. 32

" 6. Rapport sur les travaux publics de la Colombie-Britannique, par l'hon. J. W. Trutch, C.M.G.. 117

" 7. Rapport sur les glissoirs, estacades, etc., rivière Saguenay, par H. F. Perley, et J. Rosa, surintendant.............................. 133

" 8. Rapport sur les glissoirs, estacades, etc., rivière Saint-Maurice, par Charles Lajoie, surintendant.................................... 134

" 9. Rapport sur les glissoirs, estacades, etc., district d'Ottawa, par G. B. Brophy, surintendant.... 136

" 10. Rapport sur les glissoirs, estacades, etc., district de Newcastle, par Thomas D. Belcher, surintendant.................................. 142

" 11. Rapport sur le service des télégraphes et des signaux, par F. N. Gisborne, surintendant... 147

" 12. Rapport des commissaires du port de Québec, sur les améliorations de la rivière Saint-Charles et du bassin de radoub à Lévis. 149

" 13. Rapport des commissaires du port de Montréal, sur l'approfondissement du chenal entre Québec et Montréal..................... 152

" 14. Propriétés achetées ou vendues par le département, durant l'exercice... 155

" 15. Listes des réclamations déférées aux arbitres officiels................ 156

" 16. Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation........... 158

" 17. Liste des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef, et architectes en chef... 160

ANNEXE No 1.

ETAT indiquant le montant dépensé par le ministère des travaux publics, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Désignation des travaux.	Construction	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
En général	14,947 57	....	....	14,947 57
Nouvelle-Ecosse.				
Edifices fédéraux, Halifax	....	5,869 47	....	5,869 47
Salle d'exercices militaires, Halifax	....	2,260 67	....	2,260 67
Pénitencier do	....	990 12	....	990 12
Station de la Quarantaine (Ile Lawlor)	....	50 00	....	50 00
Hôpital de la marine, Lunenburg	....	116 00	....	116 00
Douane de Pictou	....	905 19	....	905 19
Hôpital de la marine, Pictou	1,613 00	....	....	1,613 00
Hôpital de la Quarantaine, Sydney	236 82	....	....	236 82
Ile du Prince-Edouard.				
Edifice fédéral, Charlottetown	....	4,240 82	....	4,240 82
Salle d'exercices militaires, Charlottetown	....	26 25	....	26 25
Hôpital de la marine do	68 06	....	....	68 06
Nouveau-Brunswick.				
Douane, Chatham	....	307 34	....	307 34
Pénitencier, Dorchester	55,625 70	....	....	55,625 70
Bureau de poste, Frédéricton	3,120 77	199 98	....	3,320 75
Douane, Saint-Jean	24,823 05	942 15	....	25,765 20
Fort Dufferin, Pointe du Nègre, Saint-Jean	....	48 38	....	48 38
Hôpital de la marine do	861 43	....	....	861 43
Edifices militaires do	2,000 00	....	....	2,000 00
Ile-aux-Perdrix, station de la Quarantaine, St-Jean	....	180 00	....	180 00
Pénitencier, Saint-Jean	....	1,500 47	....	1,500 47
Bureau de poste do	29,486 62	1,839 14	....	31,325 76
Edifices publics do	....	78 60	....	78 60
Banque d'épargnes, Saint-Jean	....	969 82	....	969 82
Bureaux de la poste, de la douane, etc., Sussex	1,918 30	....	....	1,918 30
do do Woodstock	1,680 22	....		1,680 22
Québec.				
Champ de tir, Beauport	....	893 49	....	893 49
Hôpital de la marine, Chicoutimi	748 15	....	....	748 15
Douane, Dundee	....	87 89	....	87 89
Station de la Quarantaine, la Grosse-Ile	14,421 60	....	....	14,421 60
Bureau de poste, etc., Hull	793 59	....	....	793 59
Forts de l'Ile-aux-Noix	....	151 75	....	151 75
Fortifications de Lévis	3,831 08	....	....	3,831 08
A reporter	156,175 96	21,657 53	....	177,833 49

ANNEXE Nº 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report...	156,175 96	21,657 53	....	177,833 49
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Québec—Fin.				
Douane, Montréal	4,071 00	7,247 76	....	11,318 76
Entrepôt de vérification, Montréal	2,447 72	1,473 43	....	3,921 15
Abri des immigrants do	....	575 69	....	575 69
Bureau du revenu de l'intérieur, Montréal	10,353 87	....	....	10,353 87
Cimetière militaire do	....	590 50	....	590 50
Musée do	....	216 40	....	216 40
Bureau de poste do	....	2,474 92	....	2,474 92
Casernes de l'artillerie, Québec	3,010 07	....	....	3,010 07
Fabrique de cartouches do	12,018 76	99 74	....	12,118 50
Citadelle do	9,745 13	....	....	9,745 13
Rocher de la citadelle do	10,377 61	....	....	10,377 61
Edifices do do	6,428 60	2,521 35	....	8,949 95
Douane do	3,574 00	609 55	....	4,183 55
Prolongement de la terrasse Durham, Québec	18,529 11	....	....	18 529 11
Fortifications do	18,017 59	....	....	18,017 59
Hôpital de la marine do	....	4,722 32	....	4,722 32
Edifices militaires do	....	846 50	....	846 50
Bureau de poste do	....	1,357 20	....	1,357 20
Abri des immigrants, Sherbrooke	....	400 00	....	400 00
Bureau de la poste, de la douane, etc., Sherbrooke	5,806 09	....	....	5,806 09
Edifices militaires de l'île Sainte-Hélène	144 63	....	....	144 63
Bureau de poste, Saint-Jean	1,525 00	76 00	....	1,601 00
Douane, Saint-Régis	....	75 00	....	75 00
Pénitencier, Saint-Vincent-de-Paul	16,575 16	....	....	16,575 16
Anciennes casernes des Trois-Rivières	5,102 36	....	....	5,102 36
Ontario.				
Douane, Belleville	11,849 64	211 00	....	12,060 64
Bureau du revenu de l'intérieur, Belleville	....	118 85	....	118 85
Bureaux de la poste, etc., Brantford	1,086 00	1,399 72	....	2,485 72
Bureaux de la douane, etc , Brockville	3,090 00	....	....	3,090 00
do Chatham	8,137 88	3 78	....	8,141 66
Bureaux de la poste, etc., Cornwall	8,233 97	....	....	8,233 97
Bureaux de la douane, etc., Guelph	....	333 95	....	333 95
do Hamilton	....	569 50	....	569 50
Abri des immigrants do	1,450 00	....	....	1,450 00
Bureaux de la poste, etc , do	37,941 70	205 56	....	38,147 26
Douane, Kingston	....	162 30	....	162 30
Fortifications, Kingston	....	9,919 78	....	9,919 78
Collège militaire do	4,660 03	....	....	4,660 03
Penitencier do	8,340 53	....	....	8,340 53
Bureau de poste do	....	533 66	....	533 66
Douane, London	....	1,379 74	....	1,379 74
Abri des immigrants, London	....	75 00	....	75 00
Bureau de poste do	....	317 34	....	317 34
Edifices militaires, Niagara	....	637 25	....	637 25
Salle d'exercices militaires, Ottawa	327 16	....	....	327 16
Musée géologique do	10,073 12	5,778 77	....	15,851 89
Edifices publics do	24,934 96	97,428 58	....	122,363 54
do Ottawa, gaz	....	....	19,517 70	19,517 70
do do terrains	....	....	7,640 54	7,640 54
do do chauffage	....	....	40,031 99	40,031 99
do do ventilation (améliorations)	9,998 96	....	....	9,998 96
do do enlèvement de la neige	....	....	503 01	503 01
A reporter	414,026 61	164,018 67	67,693 24	645,738 52

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Description des travaux.	Construction $ cts.	Réparations. $ cts	Personnel et entretien. $ cts.	Total. $ cts.
Report	414,026 61	164,018 67	67,693 24	645,738 52
EDIFICES PUBLICS—*Fin.*				
Ontario—Fin.				
Edifices publics d'Ottawa, service des téléphones			358 30	358 30
do do eau			11,433 25	11,433 25
Cour Suprême do	13,972 17	801 92		14,774 09
Stat. de la Quarant'ne des bestiaux, Pointe-Edouard	1,577 10			1,577 10
Casernes du Fort Wellington, Prescott		399 87		399 87
Rideau Hall		22,254 52		22,254 52
do combustible et éclairage			8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige			425 01	425 01
Bureau de poste, Sainte-Catherine	11,687 34			11,687 34
do Saint-Thomas	7,331 37			7,331 37
do Stratford	7,213 37			7,213 37
Douane, Toronto		2,597 41		2,597 41
Entrepôt de vérification, Toronto		9,646 93		9,646 93
Abri des immigrants, do		966 18		966 18
Bureau du revenu de l'intérieur, Toronto		879 78		879 78
Edifices militaires, do		24 00		24 00
Bureau de poste, do		2,798 34		2,798 34
Edifices publics, do		161 96		161 96
Bureau du receveur général, do		2 70		2 70
Bureau de poste, Windsor	6,704 37	1,229 74		7,934 11
Manitoba.				
Abri des immigrants, Brandon	9,934 20			9,934 20
do Emerson	1,186 10			1,186 10
Bureau de poste, do		79 10		79 10
Pénitencier de la Montagne de Pierre	16,829 26	153 67		16,982 93
Bureau de l'architecte, Winnipeg		583 15		583 15
Bureau du sous-receveur général, Toronto	5,025 00			5,025 00
Douane, Toronto		1,298 20		1,298 20
Caserne de Fort Osborne, Toronto		1,474 03		1,474 03
Abri des immigrants, do	13,243 26			13,243 26
Résidence du lt.-gouverneur, do	5,666 08			5,666 0[illegible]
Edifices du parlement, do	17,017 90			17,017
Bureau de poste, do	7,505 88			7,505
Territoires du Nord-Ouest.				
Edifices de Battleford	3,025 91			3,025 91
Colombie-Britannique.				
Bureau de poste, Nanaïmo	25 33			25 33
Pénitencier de New-Westminster	6,781 17	104 36		6,885 53
Bureau de poste do	848 57			848 57
Douane, Victoria		60 00		60 00
Hôpital de la marine, Victoria		1,163 00		1,163 00
Bureau de poste, do	4,430 70	157 37		4,588 07
Edifices publics, do		158 00		158 00
Banque d'épargnes, do		267 52		267 52
A reporter	554,031 69	211,280 42	87 909 80	853,221 91

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Description des travaux.	Construction $ cts.	Réparations. $ cts.	Personnel et entretien. $ cts.	Total. $ cts.
Report	554,031 69	211,280 42	87,909 80	853,221 91
PORTS ET RIVIÈRES.				
Nouvelle-Ecosse.				
Etang de Benecadie	716 20			716 20
Ile des Morts, havre de Canso	4,000 00			4,000 00
Cap Sainte-Marie	2,000 00			2,000 00
Baie aux Vaches	6,000 00			6,000 00
Jetée de Digby	700 00			700 00
Hampton	1,572 37			1,572 37
Grève des Iles des Sauvages	1,100 00			1,100 00
Ingonish-Sud	1,500 00			1,500 00
Petit Havre	200 00			200 00
Liverpool (Brooklyn)	8,927 76			8,927 76
Port de Mabou	4,126 00			4,126 00
Main-à-Dieu	8,530 12			8,530 12
Brise-lames de Meteghan	2,165 00			2,165 00
Rivière do	2,000 00			2,000 00
Port de Sydney-Nord	2,000 00			2,000 00
Jetée de Parsboro'		49 00		49 00
Rivière de l'Ile aux Perdrix	2,500 00			2,500 00
Petit de Grat	1,000 00			1,000 00
Lac Porter	200 00			200 00
Jetée de Port-Hood	1,000 00			1,000 00
Ragged Pond	500 00			500 00
Anse à la Truite		500 00		500 00
Yarmouth	1,700 00			1,700 00
Ile du Prince-Edouard.				
Anse de Campbell	7,291 20			7,291 20
Baie Colville, Souris-Est	1,254 09			1,254 09
Malpèque		43 00		43 00
Miminigash	1,500 00			1,500 00
New-London		500 00		500 00
Port de Rustico	4,549 60			4,549 60
Baie Saint-Pierre	302 79			302 79
Tignish	4,327 20			4,327 20
Iles Wood	1,956 52			1,956 52
Nouveau-Brunswick.				
Brise-lames de Campobello (Grève de Wilson)	207 11			207 11
Clifton		200 00		200 00
Cocagne	941 76			941 76
Rivière de Madawaska	1,037 06			1,037 06
Pointe-du-Chêne	11,072 69			11,072 69
Quaco	1,968 68			1,968 68
Richibouctou	1,000 00			1,000 00
Port de Shippegan	2,950 29			2,950 29
Saint-André	72 52			72 52
Port de Saint-Jean	5,299 55			5,299 55
Rivière do	3,655 18			3,655 18
do do à Oromocto	714 58			714 58
Rivière Tobique	1,000 00			1,000 00
PORTS, ETC., PROVINCES MARITIMES		1,507 28		1,507 28
A reporter	657,569 96	214,079 70	87,909 80	959,559 46

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction $ cts.	Réparations. $ cts	Personnel et entretien. $ cts	Total. $ cts.
Report	657,569 96	214,079 70	87,909 80	959,559 46
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*				
Québec.				
Cale de l'Anse-du-Portage	584 43			584 43
Jetée, Anse Saint-Jean	1,091 72			1,091 72
Jetée, Bagotville	2,204 59			2,204 59
Jetée, Baie Saint-Paul	4,742 70			4,742 70
Rivière Berthier (*en haut*)	150 65			150 65
Jetée, Cap-à-l'Aigle	1,293 00			1,293 00
Jetée, Carleton	3,527 40			3,527 40
Jetée des Cèdres	2,711 62			2,711 62
Jetée, Chenal du Moine		30 00		30 00
Jetée, Chicoutimi		824 30		824 30
Jetée, Coteau-Landing		8 00		8 00
Jetée, Eboulements		272 97		272 97
Jetée, Etang-du-Nord (Iles de la Madeleine)	11,747 52			11,747 52
Port de la Grosse-Ile	3,415 19			3,415 19
Ports, etc., en général		1,597 51		1,597 51
Jetée, Ile aux Coudres	2,034 50			2,034 50
Jetée, Ile aux Grues	2,636 18			2,636 18
Jetée, Les Ecureuils	1,571 13			1,571 13
Jetée, Malbaie		778 77		778 77
Jetée, Matane	1,199 00			1,199 00
Port de Montréal	601 25			601 25
Jetée de New-Carlisle	4,220 20			4,220 20
Brise-lames, Percé (études et relevés)	499 43			499 43
Quais, en bas de Québec		1,696 39		1,696 39
Jetées et estacades, Belœil		21 05	184 66	205 71
Rivière du Lièvre	711 91			711 91
Quai, Rivière-du-Loup		4,360 00		4,360 00
Rivière Nicolet (havre de refuge)	594 52			594 52
Rivière des Outaouais (Bristol et Portage-du-Fort)	299 00			299 00
Quai, Rivière-Ouelle		3,299 31	211 50	3,510 81
Rivière Richelieu	799 20		358 75	1,157 95
do Saguenay, en bas, Chicoutimi	5,067 42			5,067 42
do do (agrandissement de la Grande Décharge, lac Saint-Jean)	6,303 16			6 303 16
do Saint-Laurent	3,691 30	318 94		4,010 24
do do enlèvem. de chaînes et ancres	10,041 11			10,041 11
Quai de Sainte-Anne, rivière Saguenay		128 20		128 20
Jetée, Saint-Dominique		26 75		26 75
do Sainte-Famille	4,999 78			4,999 78
do Saint-Jean-Port-Joli		65 35		65 35
do Saint-Timothée		11 10		11 10
do Saint-Zotique	1,070 75			1,070 75
Passe-migratoires, Tadousac	3,464 32			3,464 32
Quai des Trois-Pistoles	3,500 00			3,500 00
Rivière Yamaska	7,008 02			7,008 02
Ontario.				
Port de Belleville	4,949 63			4,949 63
do Cobourg	8,291 20			8,291 20
do Collingwood	8,566 10			8,566 10
do Goderich	2,387 06			2,387 06
Ports et rivières en général		6,194 43		6,194 43
Port de Kincardine	3,486 48			3,486 48
Petit-Courant	5,183 78			5,183 78
Port de Meaford		10 00		10 00
A reporter	782,215 21	233,722 77	88,664 71	1,104,602 69

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction $ cts.	Réparations. $ cts.	Personnel et entretien. $ cts.	Total. $ cts.
Report		782,215 21	233,722 77	88,664 71	1,104,602 69
PORTS ET RIVIÈRES—*Fin.*					
Ontario—Fin.					
Rapides Neebish, rivière Sainte-Marie		500 00			500 00
Rivière des Outaouais, enlèvement du récif en bas du pont Suspendu		4,933 19			4,933 19
Port d'Owen Sound		29,942 57			29,942 57
Port-Albert, lac Huron		1,040 35			1,040 35
Port-Elgin do		3,180 97			3,180 97
Port-Hope do		5,083 14			5,083 14
Port-Stanley do		600 00			600 00
Portsmouth		3,390 40			3,390 40
Port de Rondeau		6,460 00			6,460 00
do Southampton		2,559 60			2,559 60
do Thornbury		3,469 98			3,469 98
do Tobermoray		349 20			349 20
do Toronto		14,280 49			14,280 49
Manitoba.					
Rivière Assiniboine		160 00			160 00
Rivière Fairford et à la Falle-de-Perdrix (études et relevés du débordement)		3,951 43			3,951 43
Ports en général		223 39			223 39
Territoires du Nord-Ouest.					
Rivière Saskatchewan		714 48			714 48
Colombie-Britannique.					
Rivière Courtenay		474 65			474 65
Ports en général		642 91			642 91
Rivière Naas		380 25			380 25
Port de Victoria		1,785 99			1,785 99
PORTS EN GÉNÉRAL			6,083 25		6,083 25
DRAGUEURS.					
Dragueurs		3,150 00	21,406 91		24,556 91
Nouveau matériel de dragage		3,236 50			3,236 50
DRAGAGE.					
Provinces maritimes	45,742 64				
Québec—					
Beauharnois $1,386 58					
Rivière Gatineau 1,126 35					
Laprairie 325 73					
Rivière l'Assomption 1,496 04					
Rivière à la Graisse (Rigaud) 1,816 02					
Rivière du Nord 370 74					
Rivière Saguenay (en bas de Chicoutimi) 565 43					
Rivière Saint-Laurent 2,212 50					
En général 9,215 76	18,515 15				
A reporter	64,257 79	872,724 70	261,212 93	88,664 71	1,222,602 34

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			872,724 70	261,212 93	88,664 71	1,222,602 34
DRAGAGE—*Fin.*						
Report		64,257 79				
Ontario—						
Mines Bruce	1,581 33					
Port de Consecon	3,236 13					
do Goderich	418 00					
Hawkesbury (rivière des Outaouais)	159 23					
Port de Rondeau	3,015 00					
Rivière au Saumon	1,088 43					
Port de Picton	468 00					
En général	1,311 48					
		11,277 60				
Colombie-Britannique		8 341 54				
			83,876 93	....	....	83,876 93
GLISSOIRS ET ESTACADES.						
Travaux du district du Saguenay			2,418 50	5,064 21	1,438 58	8,921 29
do Saint-Maurice			5,300 08	9,167 21	17,768 48	32,235 77
do d'Ottawa			....	....	22,103 22	22,103 22
Rivière Ottawa		7,657 84	435 00	....	....	435 00
do Gatineau		1,128 92	....	....	....	....
do Madawaska		4,398 22	4,317 81	....	....	4,317 81
do Coulonge		677 73	....	....	....	....
do Noire		587 56	....	....	....	....
do Pétéwawa		990 53	....	....	....	....
do Dumoine		2,192 05	....	....	....	....
Nation du Sud		528 66	....	....	....	....
Sault-au-Récollet		301 68	....	....	....	....
Pont suspendu, Ottawa		18 87	....	18,481 76	....	18,481 76
Travaux du district de New-Castle			645 10	3,028 53	582 50	4,256 13
PONTS ET CHAUSSÉES.						
Pont des rapides Des-Joachims			157 62	....	....	157 62
Pont de Portage-du-Fort			....	400 00	....	400 00
Pont suspendu Union, Ottawa			4,912 80	....	....	4,912 80
Chemin de Métapédiac			....	223 30	....	223 30
Chemin de Témiscouata			....	3,049 15	....	3,049 15
DIVERS.						
Arbitrages et sentences arbitrales			....	....	3.901 51	3,901 51
Relevés et inspections			....	....	27,060 09	27,060 09
TÉLÉGRAPHES.						
Prol. de la ligne tél. de la baie St-Paul à Chicoutimi			11,676 83	....	....	11,676 83
Lignes télégraph., provinces maritimes			4,486 23	....	....	4,486 23
do Colombie-Britannique			4,709 51	....	38,646 87	43,356 38
Lignes de terre et câbles sous-marins, bas du Saint-Laurent			33,635 43	....	8,655 15	42,290 58
Service des télégraphes et signaux en général			....	7,254 27	....	7,254 27
Agent et dépenses contingentes, Col. Britannique			....	....	2,195 84	2,195 84
Totaux			....	....	....	....
A reporter			1,029,296 54	307,881 36	211,016 95	1,548,194 85

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction $ cts.	Réparations. $ cts.	Personnel et entretien.. $ cts.	Total. $ cts
Report....................................	1,029,296 54	307,881 36	211,016 95	1,548,194 85
TRAVAUX EXÉCUTÉS EN VERTU D'ACTES SPÉCIAUX DU PARLEMENT.				
Fleuve Saint-Laurent (approfondissement entre Québec et Montréal)................................	194,000 00	....	....	194,000 00
Améliorations du port de Québec	55,000 00	....	....	55,000 00
Bassin de radoub de Lévis	50,000 00	....	....	50,000 00
do d'Esquimalt, C. B..........................	37,769 22	....	....	37,769 22
Total	336,769 22	....	....	336,769 22
Grands totaux..............................	1,366,065 76	307,881 36	211,016 95	1,884,964 07

O. DIONNE,
Comptable.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 20 novembre 1882.

ANNEXE No 2.

TABLEAU DES DISTANCES.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À DULUTH, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.—A.

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires. Inter-médiaire	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Phare ouest d'Anticosti	do	201	441
Phare ouest d'Anticosti	Pointe-aux-Pères	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile-Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do eau de marée	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's-Landing	Pointe Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe Farran	Extrém. sup. de l'île Croyle	Canal de la P'te Farran	¾	1,071
Extrém. sup. de l'île Croyle	Williamsburg ou Morrisburgh	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide Plat	Village de la Pointe Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la P'te Iroquois	Extrém. sup. de la Presqu'Ile	Canal de la P'te. Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe Cardinal, Edwardsburgh	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe Cardinal	Tête du Rapide des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	27	1,361
Port-Colborne	Amherstburgh	Lac Erié	232	1,593
Amherstburgh	Windsor	Rivière Détroit	18	1,611
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,636
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,669
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,939
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,986
Sault-Sainte-Marie	Tête du Sault-Sainte-Marie	Canal du Sault-Ste-Marie	1	1,987
Tête du Sault-Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Duluth	Lac Supérieur	390	2,384

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71¾ milles de navigation artificielle, et 2,312¼ de navigation naturelle.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 statutaires.

La pente totale, du lac Supérieur aux eaux de marée, est d'environ 600 pieds.

ANNEXE N° 2.—*Suite.*

DE QUÉBEC À LIVERPOOL, *viâ* DÉTROIT DE BELLE-ILE ET MALIN-HEAD, NORD DE L'IRLANDE.—B.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve St-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Ext. ouest du phare d'Anticosti	do	176	202
Ext. ouest d'Anticosti	Cap Whittle, côtes du Labrador	Golfe Saint-Laurent.	175	201
Cap Whittle	Phare de Belle-Ile, entrée est du Détroit	do	209	240
Belle-Ile	Malin-Head, Nord de l'Irlande	Océan Atlantique	1,750	2,013
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Irlande	192	221
Total, de Québec à Liverpool, *viâ* Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,661	3,060

TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR À LIVERPOOL, *viâ* DÉTROIT DE BELLE-ILE ET NORD DE L'IRLANDE.—C.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Tête du lac Supérieur, à Fond-du-Lac, à Québec	1,355	1,558
Québec à Liverpool, *viâ* détroit de Belle-Ile et nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total, de la tête du lac Supérieur à Liverpool, *viâ* Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,016	4,618
N.B.—La route par le détroit de Belle-Ile est plus courte que par le Cap Race de..	158	182

Détroit de Belle-Ile, 80 milles de long sur 14 de largeur en moyenne.

ANNEXE No 2—*Suite.*

DE QUÉBEC À LIVERPOOL, *viâ* CAP RACE ET MALIN-HEAD, NORD DE L'IRLANDE.—D.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve St-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Pointe-du-Métis	do	22	25
Métis	Cap Ste-Anne-des-Monts	do	71	82
Cap Ste-Anne-des-Monts	Cap de la Madeleine	do	46	53
Cap de la Madeleine	Pointe de la Renommée	do	29	33
Pointe de la Renommée	Cap des Rosiers	do	25	29
Cap des Rosiers	Cap Saint-Pierre, Miquelon	Golfe St-Laurent	343	394
Cap St-Pierre, Miquelon	Cap Race	Océan Atlantique	132	152
Cap Race	Malin-Head	do do	1,800	2,070
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Irlande	192	221
Total, de Québec à Liverpool, *viâ* Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,819	3,242

DE LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR À LIVERPOOL, *viâ* CAP RACE ET LE NORD DE IRLANDE.—E.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur, à Fond-du-Lac, à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, *viâ* Cap Race et nord de l'Irlande	2,819	3,242
Total, de la tête du lac Supérieur à Liverpool, *viâ* Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,174	4,800
N.B.—La traversée par le Cap Race est plus longue que par le détroit de Belle-Ile de	158	182

ANNEXE N° 2—*Suite.*

NAVIGATION SUR LES LACS.—F.

Noms des lacs et des rivières s'y rattachant.	Milles statutaires.			Profondeur en pieds.		Milles carrés.	Élévation au-dessus de la mer à Trois-Rivières.
	Plus grande longueur.	Plus grande largeur.	Largeur moyenne.	Maximum.	Moyenne.		
							Pieds.
Lac Supérieur	390	160	80	....	900	32,000	600
Rivière Sainte-Marie	55	4	1	60	30	....	582
Michigan	345	84	58	....	1,000	22,400	580
Baie Verte	100	25	18	....	500	2,000	580
Détroit de Mackinaw	50 { Pas calculée. }	20	10	200	40	....	580
Baie Georgienne	130	55	40	....	500	....	578
Huron	270	105	70	900	450	23,000	578
Rivière Sainte-Claire	33	....	....	50	35	....	....
Lac Sainte-Claire	25	25	20	27	15	360	572
Rivière Détroit	25	3	·1	37	29	....	....
Lac Erié	250	60	38	204	90	10,000	564
Rivière Niagara	35	3	1	....	30	....	....
Lac Ontario	190	52	40	600	412	6,700	234
Lac Saint-François	33	7	4	80	36	132	141
Lac Saint-Louis	15	5	5	68	30	75	58
Lac Saint-Pierre	30	9	7	40	8	200	0
Fleuve Saint-Laurent, reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières	186	....	....	....	20	....	....
Total, longueur de nav. sur les lacs	2,172	Y compris les parties de rivières...				96,867	....
do do ...	1,778	Sans compter do				....	....

DE PRINCE-ARTHUR'S-LANDING (LAC SUPÉRIEUR) À FORT-GARRY (WINNIPEG), PAR LA ROUTE DAWSON.—G.

—	Milles statutaires.	
	Intermédiaire	Total.
De Prince-Arthur's-Landing à Shebandowan	45	45
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest	312	357
De l'Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg)	95	452

Le trajet du bateau à vapeur, de Collingwood à Prince-Arthur's-Landing, est de 532 milles.

ANNEXE No 2.—*Suite.*

DISTANCES d'Halifax (Nouvelle-Ecosse), de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), de Portland (Etat du Maine), et de Québec, à Liverpool, d'après la carte de Colton de 1861.—H.

D'Halifax à Liverpool, *viâ* le Cap Clair.

DE	À	Sections de navigation.	Distance en milles — Géographiques.	Distance en milles — Statutaires.
Halifax, Nouvelle-Ecosse..	Cap Clair.......	Océan Atlant. à l'ext. S.-O. de l'Irlande	2,200	2,530
Cap Clair......................	Liverpool..........	En remontant le canal de St-George......	330	380
		Total..	2,530	2,910

De Saint-Jean à Liverpool, *viâ* le Cap Clair.

St-Jean, Nouv.-Brunswick.	Cap Sable.........	Par la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse..............	180	207
Cap Sable........................	Cap Clair.........	Océan Atlant. à l'ext. S.-O. de l'Irlande.	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool.	En remontant le canal de St-George.....	330	380
		Total	2,820	3,243

De Portland à Liverpool, *viâ* le Cap Sable et le Cap Clair.

Portland, Etat du Maine...	Cap Sable.	Par la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse................	210	242
Cap Sable	Cap Clair.........	Océan Atlant. à l'ext. S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair................................	Liverpool...........	En remontant le canal de St-George......	330	380
		Total..	2,850	3,278

De Québec à Liverpool, *viâ* le Cap Race et le nord de l'Irlande.

Québec................................	Cap Race..........	Fleuve et golfe St-Laurent jusqu'à l'extrémité S.-O. de Terreneuve	827	951
Cap Race.........	Malin-Head.	Océan Atlant. à l'ext. N. de l'Irlande ...	1,800	2,070
Malin-Head.........	Liverpool.	En descendant le chenal Nord................	182	221
		Total..	2,819	3,242

Québec à Liverpool, *viâ* le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, au nord de l'Irlande..	2,661	3,060

Pour plus amples détails, voir pages 10 et 11 de l'Annexe.

ANNEXE N° 2.—*Suite.*

TABLE des distances entre les principaux ports de mer de l'Amérique du Nord, et Liverpool, le Hâvre, la Havane et Rio-Janeiro.—I.

			Milles géographiques.
Québec	à Liverpool.	*Viâ* Belle-Ile	2,649
		" Cap Race	2,808
	au Hâvre	" Belle-Ile	2,810
		" Cape Race	2,939
	à la Havane		2,891
	à Rio Janeiro		5,546
Boston	à Liverpool		2,895
	au Hâvre		2,993
	à la Havane		1,530
	à Rio-Janeiro		4,935
New-York	à Liverpool		3,095
	au Hâvre		3,228
	à la Havane		1,240
	à Rio-Janeiro		4,885
Philadelphie	à Liverpool		3,275
	au Hâvre		3,358
	à la Havane		1,190
	à Rio-Janeiro		4,990
Baltimore	à Liverpool		3,450
	au Hâvre		3,543
	à la Havane		1,160
	à Rio-Janeiro		5,000
Richmond	à Liverpool		3,380
	au Hâvre		3,473
	à la Havane		1,090
	à Rio-Janeiro		4,930
Nouvelle-Orléans	à Liverpool		4,780
	au Hâvre		4,838
	à la Havane		595
	à Rio-Janeiro		5,315

ANNEXE N° 2.—*Suite.*

TABLEAU DES DISTANCES de Québec au Labrador en suivant la rive nord du fleuve Saint-Laurent—J.

DE	À	Milles intermédiaires.	Distance totale de Québec.	OBSERVATIONS.
Québec	Beauport	3	3	Grand chemin provincial.
Beauport	Chutes Montmorency	4	7	do
Chutes Montmorency	Ange-Gardien	3	10	do
Ange-Gardien	Château-Richer	6	16	do
Château-Richer	Sainte-Anne-de-Beaupré	6	22	do
Sainte-Anne-de-Beaupré	Saint-Joachim	5	27	do
Saint-Joachim	Saint-Tite-des-Caps	9	36	do
Saint-Tite-des-Caps	Baie Saint-Paul	24	60	do
Baie Saint-Paul	Les Eboulements	9	69	do
Les Eboulements	Saint-Irénée	9	78	do
Saint-Irénée	Pointe à Pic	9	87	do
Pointe-à-Pic	Malbaie	3	90	do
Malbaie	Cap à l'Agle	3	93	do
Cap à l'Aigle	Saint-Fidèle	6	99	do
Saint-Fidèle	Saint-Siméon ou Rivière Noire	10	109	do
Saint-Siméon	Port au Persil	8	117	do
Port au Persil	Pointe au Bouleau	9	126	do
Pointe au Bouleau	Anse du Portage	5	131	do
Anse de la Trav. du Portage (à tr. l'emb. de la riv. Saguenay)	Anse à l'Eau	1	132	do
Anse à l'Eau	Tadousac	1	133	do
Tadousac	Les Petites Bergeronnes	9	142	do
Les Petites Bergeronnes	Escoumains	9	151	do
Escoumains	Mille-Vaches	18	169	do
Mille-Vaches	Portneuf	9	178	Suit la rive—2 portages.
Portneuf	Sault-au-Cochon	7	185	do
Sault-au-Cochon	Ilet de Jérémie	18	203	La route traverse la forêt.
Ilet de Jérémie	Betsiamits	7½	210½	Suit la rive.
Betsiamits	Pointe aux Outardes	12	222½	do
Pointe aux Outardes	Manicouagan	15	237½	La route traverse la forêt.
Manicouagan	Rivière Godbout	27	264½	do do
Rivière Godbout	Pointe des Monts	12	276½	do do
Pointe des Monts	Trinité	7	283½	Suit la rive.
Trinité	Ilet Caribou	7½	291	do
Ilet Caribou	Baie des Kani	22	313	do
Baie des Kani	Jambon	8	321	La route traverse la forêt.
Jambon	Rivière Sainte-Marguerite	12	333	do do
Rivière Sainte-Marguerite	Sept-Iles	12	345	do do
Sept-Isles	Rivière Moisie	19	364	Suit la rive.
Rivière Moisie	Rivière à la Truite	8	372	do
Rivière à la Truite	Cormoran	8	380	do
Cormoran	Pigou	7	387	do
Pigou	Rivière au Bouleau	7	394	Belle plage, court portage.
Rivière au Bouleau	Rivière Matemek	7	401	do do
Rivière Matemek	Rivière de la Chaloupe	8	409	do do
Rivière de la Chaloupe	Rivière Shaldrac	7	416	do do
Rivière Shaldrac	Rivière du Tonnerre	7	423	do do
Rivière du Tonnerre	Portage du Loup-Marin	8	431	do do
Portage du Loup-Marin	Rivière de la Pie	7	438	do do
Rivière de la Pie	Rivière Saint-Jean	7	445	do do
Rivière Saint-Jean	Longue Pointe	9	454	do do
Longue-Pointe	Poste de Mingan	5	459	do do
Poste de Mingan	Pointe aux Esquimaux	18	477	do do
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskuan	64	541	do do
Nataskuan	Tshikaska	18	559	
Tshikaska	Mécatina	75	634	
Mécatina	Bonne Espérance	99	733	
Bonne-Espérance	Blanc-Sablon	24	757	Frontière du Labrador, Canada

ANNEXE N° 2.—*Suite.*

POPULATION des divers établissements entre Tadousac et Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent—K.

NOMS DES LOCALITÉS.	POPULATION.		
	1864.	Recensement de 1871.	Recensement de 1881.
	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de personnes.
Tadousac	Pas donné.	765	1,542
Escoumains	do	1,023	520
Mille-Vaches	do	....	1,115
Portneuf	40	1,790	....
Sault-au-Cochon	2	....	....
Ilet de Jérémie	1	....	....
Betsiamits	100 à 120	552	....
Pointe aux Outardes	5	....	....
Manicouagan	3	86	....
Rivière Godbout	15 à 20	....	....
Pointe des Monts	3	106	243
Trinité	3	....	....
Rivière Sainte-Marguerite	2	....	....
Sept-Iles	30 40	191	....
Rivière Moisie	15 20	336	241
Rivière à la Truite	2	....	....
Cormoran	2	....	....
Pigou	6	....	....
Rivière au Bouleau	2	....	....
Rivière Matemek	2	....	....
Rivière Chaloupe	2	....	....
Rivière Shaldrake	6	....	....
Rivière du Tonnerre	5	....	....
Rivière du Loup-Marin	3	....	....
Rivière de la Pie	6	....	....
Rivière Saint-Jean	12 à 15	....	....
Longue Pointe	12 à 15	....	....
Poste de Mingan	100 à 120	560	....
Pointe aux Esquimaux	75	862	1,775
Nataskuan	44	358	480
Mécatina	Pas donné.	280	410
Bonne Espérance	do	266	341

NOTE—La population des établissements mentionnés dans le recensement de 1871 et dans celui de 1881, comprend les localités intermédiaires.

ANNEXE N° 2—*Suite.*

DISTANCES—Nouvelle route—Québec au lac Saint-Jean.—L.

DE	A	Milles intermédiaires.	Distance totale en milles.
Québec	Borne	18	
Borne	1er camp, Lachance (Stoneham)	8	23
1er camp, Lachance (Stoneham)	2e do Noël	11½	34½
2e do Noël	3e do Lac des Roches	9	43½
3e do Lac des Roches	4e do Lac Jacques-Cartier	14	57½
4e do Lac Jacques-Cartier	5e do Pikauba	13	70½
5e do Pikauba	6e do Bédard	12	82½
6e do Bédard	7e do Rivière Upika	12	94½
7e do Rivière Upika	8e do do Pika	10½	104½
8e do do Pika	9e do do aux Ecorces	11	115½
9e do do aux Ecorces	10e do Lac Belle-Rivière	10½	126
10e do Lac Belle-Rivière	Saint-Jérôme, à l'extrémité inférieure du lac Saint-Jean, sur la rive sud	14	140
Saint-Jérôme	Chicoutimi	50	

La malle passe trois fois par semaine, hiver et été.

Temps : 20 heures, Québec au lac Jacques-Cartier (par la malle).

do 28 heures, lac Jacques-Cartier à Saint-Jérôme do

Total, 48 heures, Québec au lac Saint-Jean do

Total de la distance, de Québec au lac Saint-Jean : 140 milles

GRAND CERCLE, ou distances en ligne directe, en milles géographiques, d'après la carte du Canada. Publiée par ordre de l'honorable ministre de l'intérieur le 1er novembre 1878.—M.

DE	À	MILLES.
Yokohama (Japon)	Port-Simpson	3,865
do	Port-Moody (Burrard-Inlet)	4,374
do	San Francisco	4,470
San Francisco	New-York	2,228
do	Montréal	2,202
Burrard-Inlet	do	1,992
Port-Simpson	do	2,194
Saint-Jean (Terreneuve)	Cap Clair	1,670
do	Tory Island	1,693
Montréal	Québec (fleuve Saint-Laurent)	145
do	Cap Race (*viâ* Saint-Paul)	1,013
do	Belle-Ile	892
Belle-Ile	Tory Island	1,657
Cap Race	do	1,736
do	Cap Clair	1,708
Tory Island	Liverpool	240
Cap Clair	do	310
Halifax	Cap Race	470
Portland	do	767
Boston	do	808
New-York	do	1,010

ANNEXE N° 2.—*Fin.*

TABLEAU DESCRIPTIF de la rivière Saint-Jean, de Frédéricton aux Grandes Chutes, extrait d'un rapport daté Saint-Jean, N.-B., le 2 août 1826, sur le relèvement de la rivière Saint-Jean, depuis Frédéricton jusqu'aux Grandes Chutes, par Robert Foulis, I.C. et A.T.F.—N.

DISTANCES.	Milles.	Chaînes.	Chaînons.	Montée du niveau en pieds.	Nomb. de rapides.	Vitesse du courant dans les rapides, par 66 pieds.	Vitesse moyenne du courant, par 66 pieds.	Profondeur du chenal.	GÉOLOGIE.
De Frédéricton au confluent de la marée en aval de la Barre de la Chapelle	4	77	59	......	......	....	" 72	De 6 pds 0 pcs à 11 pds	Sable, gravier, apparence de grès, blocs de granit détachés.
Du confluent de la marée à la Chapelle Française	5	15	......	43	2	22"	58	do 1 9 à 8	Gneiss, schiste argileux, ardoise à toit.
De la Chap. Franç. à la B. de la Falaise	7	52	......	129	3	28	1. 26	do 2 9 à 10	Id., gravier, argile.
do Barre de la Falaise à la tête de la Barre de l'Ile aux Ours	5	70	40 }	227	2 }	....	....	A l'Ile aux Ours de 1.9 à 7½	Id., granit rouge.
do B. de l'Ile aux O. à Mackawickak	8	54	... }		4 }	30	46	De 2 6 à 9	Granit varié.
do Mackawickak à Meductic	4	68	50	56	2	Rapides Meductic, 12	60	do 5 0 à 10	Granit à gros grain, veiné de quartz.
do Meductic à la rivière à l'Anguille	9	25	.....	220	3	30	48	do 2 9 à 8	Graphite et granit porphyritique.
do la riv. à l'Ang. à l'Ile de Griffith	9	43	... }	168	4 }	....	55	do 2 0 à 7	Roches volcaniques détachées.
do l'Ile de Griffith à McMullin	12	26	... }	144	4 }	28	50	do 1 9 à 6½	Id. cellulaires.
do McMullin à Presqu'Ile	8	8	... }		3 }	....	....	do 3 0 à 8	Trapp de gneiss.
do Presqu'Ile à la rivière de la Chute	14	77	... }	375	7 }	24	45	do 3 0 à 7	Pierre calcaire, ardoise.
do la rivière de la Chute à Tobique	12	71	... }	765	3 }	....	....	do 2 6 à 9	Trapp.
do Tobique aux Grandes Chutes	21	12	....		8	15	42	do 2 0 à 33	Calcaire de transition.
Total de la distance	125	39	47	2127	45	Total, long., 10½ milles			

Hauteur perpendiculaire des Grandes Chutes	74 pieds.	Profondeur de l'eau dans le bassin supérieur	20 pds.
Descente par la Crevasse Rocheuse	45 pds. 6 pcs.	do do inférieur	33 pds.
Descente totale des Chutes	119 pds. 6 pcs.	Long. de la coupe nécess. pour le tunnel du bassin supér. à l'inf.	836 verges.
Hauteur de la côte au Portage, du niveau du bassin supérieur.	120 pds. 7 pcs.		
do do inférieur	240 pds. 1 pc.		

ANNEXE No 3.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 30 novembre 1882.

(No 29725.)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les divers travaux qu'ont nécessités, pendant l'exercice expiré au 30 juin 1882, les édifices publics placés sous la direction du ministère des travaux publics.

THOMAS FULLER,
Architecte.

M. F. H. ENNIS,
Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

HALIFAX.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier ont été achevés.

PICTOU.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Des plans de cet édifice ont été dressés et des soumissions seront bientôt demandées.

L'emplacement choisi fait face au port de Pictou, et l'arrière aboutit aux grèves.

L'édifice sera construit en brique sur fondations en pierre ; il aura deux étages et sera couvert en bois. Au rez-de-chaussée se trouveront la salle à manger, la pharmacie, les chambres des gardes-malades, et deux salles pouvant contenir quatre lits chacune ; au premier étage, quatre chambres à coucher et un magasin.

Les dépendances nécessaires seront construites.

Les plans, etc., ont été dressés par le département.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a achevé les réparations mentionnées dans le rapport de l'an dernier.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER GÉNÉRAL POUR LES PROVINCES MARITIMES.

M. A. E. Killam a terminé les travaux par lui entrepris et qui sont mentionnés dans le rapport de l'an dernier.

Les travaux entrepris par MM. T. McManus et fils ne sont pas aussi avancés qu'on pourrait le désirer.

On travaille actuellement à établir le service de l'eau et des égoûts dans les résidences des employés.

SAINT-JEAN.

DOUANE.

On a achevé les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier, savoir, la boule horaire, le mur d'enceinte et le mobilier.

NOUVEL HÔPITAL DE LA MARINE.

On construit cet édifice sur le terrain voisin de celui où se trouve l'ancien hôpital que le dit édifice doit remplacer. On n'a encore passé contrat que pour les bureaux et l'une des salles. Les bureaux auront un soubassement, deux étages pleins et des mansardes; la salle aura un soubassement et deux étages. Les murs sont en brique sur fondations de pierre, et les planchers et la toiture en bois; la toiture sera couverte en ardoise sur les parties inclinées et en tôle galvanisée sur les parties horizontales.

Dans le soubassement, se trouveront la salle des chaudières, une cave à bois, une cuisine, un lavoir, un garde-manger, une paneterie, un magasin, des bains, etc. Au rez-de-chaussée, la salle d'attente, la pharmacie, les réfectoires et salons des convalescents, les chambres des gardes-malades et une salle de 28 x 48 pieds; au premier étage, les chambres du médecin, de la matrone, du commis et des gardes-malades, avec une salle des mêmes dimensions que celle du rez-de-chaussée; dans les mansardes, des chambres à coucher, etc.

D'après le plan adopté, on pourra construire deux salles de plus quand elles deviendront nécessaires.

Architecte, M. D. E. Dunham.

Entrepreneur, M. Wm. Lawlor.

SUSSEX.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, etc.

On a passé contrat pour la construction de cet édifice, qui sera situé dans la paroisse de Sussex, sur le côté nord-ouest du grand chemin de Halifax. Les murs du soubassement sont en pierre, et les murs extérieurs en brique au-dessus des plinthes; les planchers et la toiture sont en bois. Le rez-de-chaussée sera occupé par le bureau de poste, la salle de vérification, le bureau de la douane et celui des poids et mesures. Au premier étage, le revenu de l'intérieur. Les mansardes ne seront pas achevées maintenant. Il y a des voûtes de sûreté en briques dans tous les bureaux.

L'entrée publique se trouve sur la façade principale.

Les plans, etc., ont été dressés par ce département.

Architecte dirigeant, M. C. F. Fairweather.

Entrepreneur, M. Wm. Toms.

WOODSTOCK.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

L'architecte a reçu instruction de dresser les plans de l'édifice où seront établis ces bureaux et pour lequel un crédit a été voté pendant la dernière session.

PROVINCE DE QUÉBEC.

QUÉBEC.

LA CITADELLE.

Les réparations générales ci-dessous indiquées ont été faites pendant l'exercice :—

Bastion du Roi.—Rejointoyé et réparé les murs.

Bastion et poterne du Cap Diamant.—Reconstruit le mur.

Quartiers des officiers.—Réparé les planchers, fait les travaux de peinturage et réparé la toiture.

Courtine entre les bastions de Mann et du Cap Diamant.—Renouvelé la façade du mur.

On a construit une salle de réception pour le gouverneur général, à l'extrémité de l'est des quartiers de Son Excellence, sur l'emplacement des écuries des officiers, dont une partie des murs sert de fondations. La salle de réception est au premier étage et communique avec le salon de Son Excellence; à l'étage inférieur se trouvent des vestiaires, des cabinets d'aisance et des chambres à coucher pour les hommes de garde.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance immédiate du département.

Entrepreneurs des réparations à la citadelle, MM. P. Châteauvert, B. Léonard, E. Roussel, Chs. Jobin, H. Hatch, Z. Vandry et G. Langlois.

Entrepreneur de la salle de réception, M. W. Piton.

FORTIFICATIONS DE QUÉBEC.

Les pierres se détachaient et étaient en partie tombées des murs (1) entre la citadelle et la porte Saint-Louis, (2) entre les portes Saint-Louis et Kent, et du mur de la rue Saint-Vallier; on a démoli ces parties des murs de fortification et elles ont été reconstruites en employant les vieux matériaux.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance immédiate du département.

Entrepreneurs : (1) M. A. Lortie, (2) M. C. Jobin, et (3) M. Owen Kelly.

MUR SOUS LA TERRASSE DUFFERIN.

De nouvelles parties des travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier, ont été exécutées à l'entreprise par MM. Pampalon et O'Leary, sous la direction immédiate du département.

PORTES KENT ET SAINT-LOUIS.

On a fait le rejointoiement des murs mentionné dans le rapport de l'an dernier.

Entrepreneur, M. H. J. Beemer.

Les plans, etc., ont été dressés par le département et les travaux exécutés sous sa surveillance immédiate.

FABRIQUE DE CARTOUCHES.

On a achevé les travaux ayant pour objet de convertir en fabrique de cartouches une partie des casernes de l'artillerie, et la fabrique est maintenant occupée.

Entrepreneurs : MM. H. Hatch et Jos. Mathieu pour le bâtiment, et M. Antoine Rousseau pour la chaudière et l'appareil de chauffage.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance immédiate du département.

LABORATOIRE ET BATIMENTS DESTINÉS A LA PRÉPARATION DU FULMINATE.

Les travaux mentionnés dans le rapport de 1880-81 sont achevés et l'on construit actuellement un appareil de chauffage d'après des plans et devis fournis par le ministre de la milice et de la défense.

Entrepreneurs du bâtiment : MM. H. Hatch et N. Piton.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage : M. Ant. Rousseau.

Les travaux sont exécutés sous la surveillance immédiate du département.

CAP DE LA RUE CHAMPLAIN.

Le mur de soutènement dont il est fait mention dans le rapport de l'année dernière, a été achevé et on a l'intention de le prolonger dans la direction de la Côte de la Montagne.

Entrepreneur : M. H. Hatch.

Les travaux ont été faits sous la direction immédiate du ministère.

DOUANE.

Les travaux nécessaires pour préparer des appartements au gardien, dans les mansardes, ont été achevés sous la direction immédiate du département.

Entrepreneur : M. J. O'Leary.

BUREAU DE POSTE.

Les travaux de nivellement et la construction d'un mur de soutènement dont il est fait mention dans le rapport de l'an dernier, ont été achevés sous la direction du département.

HÔPITAL DE LA MARINE.

On a achevé de réparer et de renouveler les planchers et de construire l'égoût ; tous ses travaux sont mentionnés dans le rapport de l'an dernier et ont été faits sous la direction immédiate du département.

FORTS DE LÉVIS.

On a constaté la difficulté d'empêcher l'eau venant des remparts de filtrer à travers les couvertures des casemates ; c'est pourquoi le département a passé contrat pour la construction de couvertures en bois sur les casemates des forts Nos 2 et 3.

Les plans, etc., ont été dressés dans les bureaux du département.

Entrepreneur, M. Nicolas Piton.

MONTRÉAL.

BUREAUX DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On construit actuellement un prolongement de cet édifice, faisant face au fleuve, sur la largeur du vieil édifice et sur 26 pieds de profondeur.

Le mur de façade du carré a été soigneusement démoli et les pierres ont été employées pour la nouvelle façade, et le reste de la maçonnerie correspond à celle du vieil édifice.

Cela donnera plus d'espace au rez-de-chaussée et au premier étage, et l'on pourra faire une nouvelle division des bureaux.

On prépare les dessins d'un appareil de chauffage.

Architecte surintendant, M. Alph. Raza.

Entrepreneur, M. H. J. Beemer.

ILE SAINTE-HÉLÈNE, MONTRÉAL.

CASERNES, ETC.

Le département passera prochainement contrat pour les réparations nécessaires aux bâtiments en bois et en pierre, aux casernes des soldats mariés, à la résidence de l'armurier et la poudrière.

Architecte dirigeant, M. Alph. Raza.

LES TROIS-RIVIÈRES.

Le département a donné à l'entreprise les travaux nécessaires pour convertir les vieilles casernes en bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur ; ces travaux sont presque achevés.

Architecte dirigeant, M. O. Z. Hamel.
Entrepreneurs, MM. Potier et Dussault.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

PÉNITENCIER.

L'aile de l'ouest de la prison, contenant 132 cellules, est achevée, on a construit les murs du réfectoire de la prison et agrandi de 100 pieds sur le côté de l'oest l a cour de la prison, que l'on a entourée d'une clôture de 19½ pieds de haut. u

La résidence du préfet a été réparée, peinturée; on a donné une tei nte à la maçonnerie à l'extérieur et, du côté de l'est, on y a posé une couche de ciment. On a renouvelé les fourneaux de cuisine et les lavoirs. Une petite serre de 14x 10 pieds, a été construite.

La résidence du sous-préfet a été peinturée, tapissée à neuf et on y a renouvelé les fourneaux de cuisine.

Les maisons des gardiens ont été réparées, les murs de brique ont reçu une couche de ciment à l'extérieur; on a posé un double plancher dans les mansardes, dans lesquelles on a aussi posé un lattis avec enduit.

Les plans, etc., ont été dressé dans les bureaux du département.

Architecte dirigeant, M. John Bowes.

HULL.

BUREAU DE LA POSTE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La succession Wright a donné, sur la réserve du palais de justice, un emplacement pour un bureau de poste; cet emplacement a 125 pieds de front sur la rue principale et 120 pieds de profondeur.

Les murs extérieurs de l'édifice seront en pierre, les murs intérieurs en brique, et les planchers, ainsi que la toiture, en bois.

Au rez-de-chaussée seront installés les bureaux de la poste, des mandats d'argent et des poids et mesures. Le bureau de la poste aura tout un étage de hauteur. Au premier étage, il y aura trois bureaux et des mansardes dont la destination n'est pas encore fixée.

A chaque étage, il y aura des voûtes de sûreté en briques.

Les plans, etc., ont été dressés dans les bureaux du département.

GROSSE-ILE.

STATION DE LA QUARANTAINE.

On a achevé la construction de l'hôpital mentionné dans le rapport de l'an dernier.

Les plans, etc., ont été dressés dans les bureaux du département.

Entrepreneur, M. J. E. Askwith.

SAINT-JEAN.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

L'appareil de chauffage mentionné dans le rapport de l'an dernier, est posé; les bureaux sont meublés et installés.

Les dessins ont été faits dans les bureaux du département.

Architecte dirigeant, M. A. C. Hutcheson, Montréal.

Entrepreneur pour l'appareil de chauffage, M. John Howie.

SHERBROOKE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Cet édifice est en voie de construction sur un lot situé au coin des rues "Commercial" et "Bank," et couvre une superficie de 3,550 pieds carrés. Les murs extérieurs sont de pierre, la toiture et les planchers de bois; les parties horizontales et la

toiture seront couvertes en tôle galvanisée. Dans le soubassement, se trouvera la chambre de la chaudière et du combustible. Le bureau de la poste sera au rez-de-chaussée; ceux de la douane et du revenu de l'intérieur, au premier étage; les mansardes seront mises à la disposition de la milice locale. L'entrée du rez-de-chaussée et celle du premier étage se trouveront sur la rue "Commercial," et celle des mansardes sur la rue "Bank."

En arrière, dans un bâtiment en briques, ayant la forme d'un L, seront installés l'entrepôt de vérification et le bureau des poids et mesures.

Les plans, etc , ont été dressés dans les bureaux du département.

Architecte dirigeant, M. F. X. Berlinguet.

Entrepreneurs, MM. Robillard et Murphy.

CHICOUTIMI.

HÔPITAL DE LA MARINE.

On construit ce bâtiment sur un lot qui touche extérieurement à la limite de la ville, en arrière du collège. Il sera en briques sur fondations en pierre, avec toiture en bois. Les employés occuperont la partie centrale, qui aura deux étages au-dessus du soubassement, et sera flanquée de deux salles à un étage. Dans ces salles il y aura place pour les infirmières et 12 malades.

Les plans, etc., ont été dressés dans les bureaux du département.

Entrepreneur, M. Wm. Warren.

PROVINCE D'ONTARIO.

OTTAWA.

EDIFICES DU PARLEMENT.

La cour Suprême ayant quitté son local temporaire dans cet édifice, ce local a été transformé en salle de lecture pour la Chambre des Communes ; l'ancienne salle de lecture a subi diverses modifications; on a baissé le plafond, ce qui a permis d'établir des mansardes au-dessus; la partie inférieure a été mise à la disposition des reporters sessionnels et les employés sessionnels travaillent dans les mansardes. Les chambres particulières des juges ont été mises à la disposition des membres de la Chambre des Communes, pendant les sessions.

Les dessins ont été préparés dans les bureaux du département et les travaux exécutés sous sa direction immédiate.

ÉDIFICE DE L'EST.—DÉPARTEMENTS.

On a peinturé à neuf les corridors et fait quelques légères réparations dans différentes parties de cet édifice.

Les travaux ont été exécutés sous la direction immédiate du département.

ÉDIFICE DE L'OUEST.—DÉPARTEMENTS.

On a peinturé les corridors, fait de légers changements et des travaux de nettoyage dans différentes salles.

Les travaux ont été exécutés sous la direction immédiate du département.

TERRAINS DU PARLEMENT, ETC.

La nouvelle serre a été construite.

Les travaux ont été exécutés sous la direction immédiate du département.

Entrepreneurs, MM. Veale et Adams.

MONUMENT À LA MÉMOIRE DE SIR GEORGE E. CARTIER, BART.

On se propose de faire publier prochainement des avis invitant les artistes à soumettre à l'approbation du ministère fédéral des modèles et projets de ce monument.

NOUVELLE COUR SUPRÊME.

Cet édifice a été achevé conformément aux indications données dans le rapport de l'année dernière, et la Cour a été meublée, partie avec un mobilier neuf, partie avec le mobilier qui avait servi dans le local du parlement. La collection de tableaux de l'académie Royale Canadienne a été placée dans des salles préparées à cet effet.

Les plans, etc., ont été dressés dans les bureaux du département.

Entrepreneurs, MM. Veale et Adams.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Les vitrines, comptoirs et meubles fixes ont été achevés, ainsi que l'appareil de chauffage à l'air chaud.

Les dessins, etc., ont été préparés dans les bureaux du département et les travaux exécutés sous sa direction immédiate.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. N. S. Blaisdell.

SALLE D'EXERCICES.

Contrat a été passé pour la construction de latrines et de doubles châssis.

Les latrines sont situées entre la salle d'exercices et le canal; elles sont en briques sur fondations de pierre, et la toiture est en bois.

Les plans et devis ont été dressés dans les bureaux du département.

Entrepreneur, M. Wm. Toms.

RIDEAU HALL.

Les réparations et renouvellements ordinaires et essentiels ont été faits, dans le cours de l'année, sous la direction immédiate du département.

CORNWALL.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Le département a fait l'acquisition d'un lot au coin des rues Pitt et Second, et j'ai reçu instructions de préparer les plans d'un édifice où seront installés les bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur.

BROCKVILLE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

J'ai reçu instructions de préparer les plans, etc., de cet édifice, pour la construction duquel un crédit a été porté au budget de 1881-82.

KINGSTON.

BUREAU DE POSTE.

La nouvelle cloison, le bureau de distribution générale et les changements dont il est fait mention dans le rapport de l'an dernier, ont été achevés.

Architectes locaux, MM. Power et fils.

PÉNITENCIER.

L'aile nord de l'atelier du sud a été achevée. Elle a deux étages et un soubassement; les murs sont de pierre, les planchers de pierre sur solives de fer, et la toiture en bois recouvert de métal. Il y a une cheminée d'appel de 80 pieds de haut.

On travaille actuellement à l'appareil de chauffage des trois ateliers et du réfectoire.

Le toit de l'atelier du sud a été réparé et on a construit une nouvelle coupole pour réparer celle que le feu avait détruite.

Un hangar à bois, de 190 x 16 pieds sur 13 pieds de haut, a été construit en dehors du mur d'enceinte.

Les plans ont été dressés dans les bureaux du département.

Architecte dirigeant, M. J. Bowes.

COLLÈGE MILITAIRE.

L'abri de la pompe, mentionné dans le rapport de l'an dernier, est achevé et occupé.

Des réparations et de légers changements ont été faits aux casernes de la Tête du Pont, au Fort Henry et à d'autres constructions militaires.

Architectes dirigeants, MM. Power et fils.

BELLEVILLE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Cet édifice est en voie de construction; les murs intérieurs seront en briques avec parements de pierre, sur fondations de pierre également; les planchers et la toiture seront en bois.

L'édifice aura soubassement, rez-de-chaussée et mansardes; dans le soubassement seront placés l'appareil de chauffage, le combustible, etc.; au rez-de-chaussée, le bureau de poste et celui des poids et mesures; au premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur. Les mansardes ne seront pas achevées à présent.

L'entrée du bureau de poste se trouve sur la rue du Pont, et celle des bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur sur la rue Pinnacle.

Les façades sur les rues du Pont et Pinnacle ont 65 et 74 pieds de longueur, respectivement.

Il y a des voûtes de sûreté, en briques, dans les divers départements.

Architecte, M. R. E. Windeyer.

Entrepreneurs, MM. Northcott et Alford.

SAINTE-CATHERINE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Cet édifice est en voie de construction au coin des rues King et Queen. Les murs seront en briques (avec parements et portique en pierre) sur fondations de pierre; les planchers et la toiture seront en bois; la couverture sera en ardoise sur les parties inclinées et en tôle galvanisée sur les parties horizontales. La façade, sur la rue Queen, a 62 pieds de long, et 64 pieds sur la rue King.

Dans le soubassement seront placés l'appareil de chauffage, les salles pour le combustible et les magasins; au rez-de-chaussée, le bureau de poste; au premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur; les mansardes ne seront pas achevées à présent.

L'entrée de la poste se trouvera sur la rue King et celle de la douane sur la rue Queen.

Il y aura des voûtes de sûreté en briques dans les divers départements.

Architecte, M. R. C. Windeyer.

Entrepreneur, M. Nelson Carter.

HAMILTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Conformément à vos instructions, on prépare actuellement les plans, etc., d'un édifice où seront installés les bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur pour la cité d'Hamilton.

STRATFORD.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'emplacement de cet édifice est un lot de forme irrégulière, à l'intersection des rues Ontario et Erié. Le plan de l'édifice forme un polygone irrégulier couvrant une superficie de 3,672 pieds carrés.

Le contrat pour l'érection de cet édifice a été passé au mois de janvier 1880, et les travaux sont actuellement en voie d'exécution.

Les murs extérieurs seront en briques avec parements de pierre, sur fondations en pierre également; les planchers, les cloisons et la toiture seront en bois; la couverture sera en ardoise sur les parties inclinées et en tôle galvanisée sur les parties horizontales. Le rez-de-chaussée sera entièrement occupé par le bureau de poste; le premier étage par les bureaux du revenu de l'intérieur et de la douane; partie des mansardes sera occupée par le gardien; le reste des mansardes ne sera pas achevé à présent.

Sur la façade principale seront les deux grandes entrées par la rue Ontario. Le centre et les deux extrémités de cette façade projetteront légèrement; le centre, où se trouvera l'entrée principale de la poste, se prolongera jusqu'au toit, pour se terminer par un fronton d'ornement; la projection à droite, où se trouvera l'entrée et l'escalier des bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, aura un étage de plus que le reste de l'édifice et on y placera une horloge; la projection à gauche se prolongera de quelques pieds au-dessus des gouttières, et les deux tours se termineront par des toits en pyramides. Les autres élévations seront plus unies. En arrière, dans un bâtiment en briques à un étage, seront établies deux salles, l'une pour le bureau des poids et mesures, l'autre pour le bureau de l'inspecteur du gaz.

Les plans, etc., ont été dressés dans les bureaux du département.

Architecte dirigeant, M. J. R. Kilburn.

Entrepreneur, M. J. E. Askwith.

CHATHAM.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Le département a fait l'acquisition d'un emplacement pour cet édifice, au coin des rues King et Fourth; on prépare les plans et l'on espère passer contrat assez à temps pour que les fondations soient établies dans le cours de l'automne.

WINDSOR.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Les mansardes ont été divisées, finies et sont actuellement occupées par le gardien de l'édifice.

Les trottoirs en pierre, le mur d'enceinte, le nivellement du terrain, etc., ont été achevés.

Architecte dirigeant, M. Wm. Scott.

PROVINCE DU MANITOBA.

WINNIPEG.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Les travaux de cet édifice n'ont pas avancé aussi activement qu'on aurait pu le désirer; mais on espère que les fondations atteindront le niveau du rez-de-chaussée dans le cours de la saison.

Les dessins ont été faits dans les bureaux du département.

Architecte dirigeant, M. J. M. Lecourt.

Entrepreneurs, MM. J. et P. Lyons et Cie.

10—3½

RÉSIDENCE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Une description détaillée de cet édifice a été donnée dans le rapport de l'an dernier ; la construction a été donnée à l'entreprise et les travaux sont commencés.

Les plans ont été dressés dans les bureaux du département.

Architecte dirigeant, M. J. P. M. Lecourt.

Entrepreneurs, MM. Bowles et Williams.

BUREAU DE POSTE.

Les affaires de la poste ayant beaucoup augmenté, on a jugé nécessaire, pour donner plus de place au public dans le corridor, de construire une rallonge en bois, à un étage, en arrière du bâtiment actuel. La cloison du corridor a été munie de boîtes à serrures pour les lettres, et l'on y a fait d'autres améliorations pour faciliter le service.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Ce dépôt se trouve à 450 verges à l'ouest de la Grande rue, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique. Les bâtiments sont en bois, sur billots, et comprennent : un bâtiment principal, de 29 x 100 pieds, divisé transversalement par une cloison à chaque étage, avec cuisine de 18 x 25 pieds, une salle des bagages, un hôpital à deux étages, de 50 x 26 pieds, deux hangars temporaires de 18 x 100 pieds chaque, et une cuisine de 24 pieds 6 pouces sur 16 pieds 6 pouces.

Les plans et devis ont été dressés dans les bureaux du département.

Entrepreneurs, MM. Grant et Gilley.

PÉNITENCIER DE LA MONTAGNE-DE-PIERRE.

On se prépare à agrandir l'appareil de chauffage.

On a construit trois cottages doubles et deux cottages simples pour les gardes, une maison d'école, une glacière, une écurie ; on construit actuellement un cottage simple et deux cottages doubles, des écuries, un caveau à légumes, une forge et un hangar pour les instruments aratoires.

Tous les travaux ont été et sont encore exécutés par les détenus aidés par d'habiles ouvriers.

Les plans ont été dressés dans les bureaux du département.

Architecte dirigeant, M. J. P. M. Lecourt.

BRANDON.

STATION DES IMMIGRANTS.

Ces bâtiments sont situés entre la troisième et la quatrième rue, sur le bord de la rivière Assiniboine. Les bâtiments sont en bois, sur billots. Le bâtiment principal a 100 x 29 pieds ; il est à deux étages dont chacun est divisé par une cloison transversale. Il y a une cuisine de 18 x 18 pieds, contiguë au bâtiment principal ; aussi, un hôpital à deux étages, isolé du bâtiment principal, une salle des bagages, 50 x 26, et d'autres dépendances nécessaires.

Les plans et devis ont été dressés dans les bureaux du département.

Architecte dirigeant, M. J. M. P. Lecourt.

Entrepreneurs, MM. Grant et Gilley.

EMERSON.

BUREAU DE L'AGENT D'IMMIGRATION.

Ce bâtiment en bois est achevé et occupé.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

VICTORIA.

BUREAU DE POSTE, ETC.

On a achevé de reconstruire la façade de cet édifice, travail mentionné dans le rapport de l'an dernier, et l'on se propose de modifier, dans le cours de l'année prochaine, la disposition intérieure du bureau de poste.

Les plans, etc., ont été dressés dans les bureaux du département.

Architecte dirigeant, M. H. O. Tiedman.

NEW-WESTMINSTER.

PÉNITENCIER.

On a construit, près de la prison, un atelier en bois, sur fondations en pierre, et muni de cheminées en briques.

Il a deux étages, et on y a établi des compartiments séparés pour les charpentiers, les forgerons, les cordonniers et les tailleurs.

BUREAUX DE LA POSTE ET DE LA DOUANE, ETC.

Le 8 décembre 1881, le département a passé contrat pour la construction de cet édifice, et les travaux sont commencés.

Les murs extérieurs seront en briques, avec parements et fondations en pierre. Au rez-de-chaussée seront installés les bureaux de la poste, de la banque d'épargne et du télégraphe ; au premier étage sera le bureau de la douane.

Les plans ont été préparés dans les bureaux du département.

Entrepreneur, M. Chas. Hayward.

NANAIMO.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

J'ai reçu instructions de préparer des plans, etc., afin que la construction de cet édifice soit donnée à l'entreprise pendant la présente saison.

OBSERVATION GÉNÉRALE.

Dans toutes les provinces de la Confédération, nombre d'édifices qui ne sont pas mentionnés ici, ont subi des réparations, modifications, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOS. FULLER,

Architecte en chef, T. P.

ANNEXE No 4.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN.

(N° 29435.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN,
OTTAWA, le 21 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur les édifices publics d'Ottawa, pour l'exercice expiré au 30 juin 1882.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

On a fait des modifications considérables à l'appareil de chauffage, en vue de modérer la température des salles et corridors, laquelle était toujours trop élevée; grâce à ces modifications, les occupants des différentes salles ne sont plus incommodés par la chaleur; en outre, l'appareil, tel que modifié, est facile à régler, et l'on fait économie de combustible.

Le principal cabinet de toilette, à l'usage des députés, dans le corridor de la Chambre des communes, a été jugé trop petit; on l'a agrandi du double, et la disposition de l'intérieur a été entièrement modifiée.

Dans ce cabinet, dans le nouveau bureau des rapporteurs, celui des traducteurs, et tous les corridors, la ventilation a été améliorée; mais, dans plusieurs endroits, les tuyaux horizontaux ont une trop grande longueur à partir des ventilateurs et l'air ne monte pas avec une force suffisante; il faudra donc, en ces endroits, employer des moyens mécaniques pour renouveler constamment l'air, comme dans la salle des séances des Communes.

Dans la salle du comité des chemins de fer, on avait établi, avant la session dernière, un système séparé de ventilation qui a été jugé très satisfaisant.

Un puissant ventilateur, mû par une machine à vapeur, avait été posé, avant la session dernière, dans une salle située au centre du soubassement, pour recueillir les émanations des salles à dîner et des corridors et appartements voisins, au Sénat et à la Chambre des communes.

Cet appareil a bien fonctionné, et l'on a constaté une amélioration sensible dans d'autres parties voisines des escaliers des restaurants, à l'étage immédiatement audessus.

Les quatre grands soupiraux des salles des séances du Sénat et de la Chambre des Communes ont été modifiés avec avantage; l'air monte aujourd'hui avec plus de force, et il n'y a plus, comme autrefois, de contre-courants lorsque le temps est mauvais.

Plusieurs grands chapeaux de ventilation ont été posées sur d'autres parties de l'édifice, et il en résulte un meilleur tirage.

Les tuyaux et soupapes de l'appareil de chauffage ont été posés en 1864, et, naturellement, commencent à s'user. On les renouvelle à mesure et de la façon la plus économique, en ayant soin d'employer les modèles les plus récents. Cela permet de réduire considérablement la longueur de tuyau et d'économiser le combustible; on utilise toujours les vieux matériaux quand la chose peut se faire en sûreté.

Les trois chaudières cylindriques à foyer intérieur (les seules, dans l'édifice, qui sont entourées de brique) ont été enlevées et replacées après examen, pendant l'été de 1881, et l'on a constaté qu'elles sont presque aussi bonnes que des neuves, après 17 ans de service.

En résumé, les appareils de chauffage, les appareils à gaz, le service de l'eau et celui des sonnettes électriques sont en bon état.

EDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST—MINISTÈRES.

On a étendu les services du chauffage, de l'eau, du gaz et des clochettes électriques aux quelques nouveaux bureaux établis dans ces deux édifices ; à part cela on n'a fait que les travaux d'entretien à ces appareils qui sont tous en bon état.

COUR SUPRÊME.

Dans cet édifice, où il n'y avait précédemment que des ateliers, on a dû établir les services du chauffage, de l'eau, du gaz et des clochettes électriques ; on a utilisé la machine à vapeur des ateliers pour l'appareil de chauffage.

RIDEAU HALL.

Les fournaises à air chaud de cet édifice ont été soigneusement examinées et réparées dans le cours de l'automne de 1881, et, à l'exception d'une couple de plaques de fonte qui étaient fendues et qu'on a changées, tout l'appareil est en bon état.

On n'a fait que les réparations ordinaires aux appareils à gaz, aux tuyaux d'eau et aux clochettes, le tout se trouvant en bon état.

BUREAUX DE LA POSTE ET DE LA DOUANE D'OTTAWA.

Les services du chauffage, du gaz et de l'eau sont en bon état dans cet édifice. On a établi un grand tuyau de ventilation partant de la grande salle de la douane et aboutissant au-dessus du toit ; on se trouve bien de cette amélioration.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Le nouvel appareil de chauffage de cet édifice a été essayé l'hiver dernier et on a constaté qu'il fonctionne bien. On a posé des clochettes électriques. On a posé un tuyau spécial entre l'usine à gaz et cet édifice, après avoir constaté que la pression ordinaire pour la ville, pendant le jour, ne suffisait pas dans le laboratoire.

TERRAINS DU PARLEMENT—LA SERRE.

On a construit un appareil de chauffage pour la rallonge de la serre ; cet appareil fonctionne bien.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN R. ARNOLDI,
Ingénieur-mécanicien.

A M. F. H. Ennis,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

(N° 29643.)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, le 28 novembre 1882.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport sur les constructions et autres travaux exécutés dans les ports et havres durant le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. F. H. ENNIS,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ANSE DE CAMPBELL.

Sur la côte nord-ouest, à neuf milles environ de la Pointe de l'Est.

En 1872, le gouvernement provincial fit construire un brise-lames de 300 pieds de long, sur un récif qui part de la pointe ouest de l'anse.

Aux termes d'un contrat passé en 1882, ce brise-lames a été prolongé de 300 pieds, et le vieux brises-lames a été exhaussé de deux pieds et relié à la côte.

BAIE DE COLVILLE.

Sur la côte de l'est, à 16 milles environ de la Pointe de l'Est.

Le brise-lames est situé à la Pointe Knight, sur le côté est de la baie. Il a été construit par l'administration locale et le gouvernement fédéral l'a fait prolonger; ces travaux ont duré de 1875 à 1880. Cette construction se trouve en eau profonde et est exposée aux gros coups de mer pendant les tempêtes soufflant du sud. L'an dernier, on a fait des réparations nécessaires à la partie la plus ancienne du brise-lames.

RIVIÈRE DU SUD, HAVRE MURRAY.

Elle se jette dans la partie sud du havre Murray; c'est ainsi qu'on appelle une grande baie qui se trouve dans la partie sud-est du comté de King et s'ouvre sur le golfe Saint-Laurent.

Au commencement de juin 1882, on a commencé à redresser le chenal de cette rivière et à lui donner une profondeur de 8 pieds à l'eau basse; à la fin de l'exercice, le dragueur *Prince Edward* en avait enlevé 5,415 verges cubes de sable et de vase.

RIVIÈRE PINETTE.

Elle se jette dans le détroit de Northumberland, à l'est de la Pointe Prim, sur la côte de l'est de la baie de Hillsborough.

Pendant les mois d'octobre et novembre 1881, le dragueur *Prince Edward* a été employé à redresser le chenal de la rivière et à creuser les abords du quai.

RIVIÈRE HILLSBOROUGH.

Elle vient de l'est, vis-à-vis Charlottetown.

En mai 1882, le dragueur *Prince Edward* a été employé à creuser les abords du quai de Fort Augustus.

CREEK DES NEUF-MILLES (*Nine Mile Creek.*)

Ce cours d'eau est situé à l'entrée de la baie de Hillsborough, sur le côté ouest.

Du 10 août au 25 octobre 1881, le dragueur *Prince Edward* a été employé à achever le chenal aboutissant au quai et dont il est fait mention dans le rapport de l'an dernier.

CRAPAUD.

Crapaud, comté de Queen, est un petit havre à l'embouchure de la rivière Brockelsby, laquelle se jette dans le détroit de Northumberland, sur la côte ouest de la baie de Hillsborough.

Le chenal continuant l'eau profonde jusqu'aux quais du village, a été achevé, le 8 août 1881, par le dragueur *Prince Edward.* On en a retiré un total de 75,970 verges cubes de matières, et le travail a coûté $19,151.46.

RUSTICO.

Le Grand Rustico se trouve sur la côte nord, presque à mi-chemin entre les pointes nord et est.

En décembre 1881, contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames de 1,200 pieds de long, sur la côte ouest, et d'un autre brise-lames de 450 pieds de long, sur le côté de l'est, à l'entrée du havre, pour en réduire la largeur afin de concentrer le courant et donner ainsi une plus grande profondeur sur la barre.

NEW LONDON.

Sur la côte nord, neuf milles environ à l'est de Cascumpèque.

La partie du brise-lames construite avant la Confédération par l'administration locale, à l'entrée de ce havre, ayant été endommagée par une tempête, a été réparée, et on en a entièrement reconstruit une longueur de 93 pieds.

TIGNISH.

Sur la côte nord, à 8 milles environ de la Pointe Nord.

Le gouvernement a passé contrat en décembre 1881, pour la construction d'un batardeau de pilotis, fascines et pierre qui protégera la grève et pour reconstruire la partie nord du brise-lames. A la fin de l'exercice, ces travaux étaient presque terminés.

MIMINIGASH.

Sur la côte de l'ouest, à 17 milles de la Pointe Nord, et à 20 milles de la Pointe Ouest.

A cet endroit il y a deux jetées à l'embouchure du cours d'eau appelé *Run.*

En 1881-82, on a refait une partie des constructions qui protégent la grève, en posant un second rang de palplanches sur la rive sud, ainsi que des fascines et de la pierre pour protéger les parties de la rivière qui semblaient exiger ce travail.

NOUVELLE-ECOSSE.

MAIN-À-DIEU.

Petit havre dans le comté du Cap-Breton, en dedans de l'île Scattarie.

La construction du brise-lames mentionné dans le rapport de 1881, a été activement continuée pendant la dernière saison et les sept huitièmes des travaux sont achevés.

BAIE DES VACHES.

Trente milles au sud-est du Cap-Breton.

Pendant l'hiver de 1880, le brise-lames a été endommagé par des tempêtes soufflant de l'est, et le crédit voté a été employé à reconstruire le troisième pilier boutant, à partir de la côte, renouveler le ballastage, redoubler une partie de la façade du côté de la mer et renouveler le tablier.

Ce brise-lames est très exposé et nécessitera toujours des réparations annuelles.

PORT CALEDONIA.

Comté du Cap-Breton, 19 milles au sud du port de Sydney.

Pendant le mois de juin 1882, le dragueur *St. Lawrence* a été employé à creuser le port à cet endroit pour donner passage aux navires de haut bord qui font le transport du charbon.

PETITE BAIE GLACÉE.

Dans le comté du Cap-Breton, 14 milles au sud du port de Sydney.

Au printemps de 1881, le dragueur *St. Lawrence* a été employé à creuser l'entrée de ce port.

SYDNEY-NORD.

C'est le port principal sur la côte de l'est du Cap-Breton.

Le crédit voté et la somme fournie par la commission du port de Sydney ont été employés à construire une partie du brise-lames sur la batture du nord ; ce brise-lames empêchera le sable de la batture d'être emporté dans le port par les tempêtes soufflant de l'est, et aura pour effet de fournir un endroit où les navires pourront jeter leur lest.

INGONISH-SUD.

Dans le comté de Victoria, sur la côte est du Cap-Breton, à peu près à mi-chemin entre le port de Sydney et le Cap Nord.

On a réparé une grande brèche faite par la glace, l'hiver dernier, dans le quai situé sur le côté nord de l'entrée du port.

GRÈVE DES ILES SAUVAGES.

Ces îles sont situées sur le côté nord de la baie de l'Est, continuation du Bras-d'Or, Cap-Breton.

On a achevé d'ouvrir un passage à travers la grève qui relie deux de ces îles ; ces travaux ont été mentionnés dans le rapport de l'année dernière.

BENACADIE.

Dans le comté du Cap-Breton.

Partie du crédit voté a été employée à acheter des matériaux l'hiver dernier, et on a commencé les travaux nécessaires pour ouvrir et protéger l'entrée de l'étang.

MABOU.

Le port de Mabou, comté d'Inverness, est situé sur la côte ouest du Cap-Breton, 6 milles au nord de Port-Hood, chef-lieu du comté.

Le crédit voté a été dépensé pour ouvrir, en partie, un chenal à travers la batture d'argile dure et de pierre qui se trouve à l'entrée du port.

PORT-HOOD.

Sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, 20 milles au nord-est du détroit de Canso.

A cet endroit, le quai est très exposé aux tempêtes du nord-est et la charpente a été affaiblie par les tarets. Les façades nord et ouest du quai ont été renforcées par des palplanches, et le tablier a été réparé où c'était nécessaire. Au mois de novembre dernier, le quai a été considérablement endommagé pendant une tempête qui y a fait une brèche de 73 pieds près de la côte, et l'autre extrémité a subi de grands dégâts. On a fait des réparations temporaires et dressé des plans en vue de reconstruire entièrement le quai et de le protéger par de forts enrochements.

RAGGED POND.

Sur la côte nord de la baie de Chedabouctou, comté de Guysboro', 5¾ milles à l'est de l'entrée du port de Guysboro'.

En 1879 et 1880, on a érigé des constructions pour protéger l'entrée de cet étang ; l'an dernier, on a essayé, mais sans succès, de draguer le chenal ; l'entrée est tellement exposée qu'un dragueur n'y aurait trouvé aucun abri, advenant une tempête.

PETIT DE GRAT.

Ile Madame, comté de Richmond ; c'est un passage qui conduit de l'Atlantique dans la baie Saint-Pierre.

On a achevé d'ouvrir un chenal à travers la batture rocheuse qui barrait l'extrémité nord du passage.

ILE DES MORTS, CANSO.

Le port de Canso se trouve à l'extrémité est du comté de Guysboro' et au sud de l'entrée du détroit de Canso.

Comme on l'a vu dans le rapport de l'année dernière, il existait autrefois, à la hauteur de ce port, une île qui formait une protection et un abri naturels pour les navires. Le département fait construire un brise-lames dans le but de donner aux navires la protection que l'île leur offrait autrefois ; cette construction est d'un grand avantage pour le port.

NEW GLASGOW.

Sur la rivière de l'Est de Pictou, à 8 milles environ du port proprement dit.

A la fin de l'exercice, le dragueur *Cape Breton* a été employé à creuser le chenal de la rivière de l'Est depuis le pont du grand chemin jusqu'en amont du chantier de navires de M. M. Carmichael et McCaul ; ces travaux ont été achevés au commencement de la présente année, le 12 juillet dernier.

RIVIÈRE " JOHN."

La rivière John, comté de Pictou, se jette dans la baie John, au coin sud-est d'Amet-Sound, détroit de Northumberland, à 12 milles environ au nord de l'entrée du port de Pictou.

Les travaux d'ouverture d'un chenal, à travers la batture à l'entrée de la rivière, ont été repris le 22 juillet 1881 et continués jusqu'au 31 octobre, date à laquelle le dragueur *Cape Breton* avait enlevé 18,175 verges cubes de sable et de vase. Dans la seconde quinzaine de mai, on a enlevé une batture en pointe qui se trouvait dans le chenal à la hauteur du chantier de navires de M. James Kitchen.

TÊTE-A-MA-GAUCHE.

La rivière Tête-à-ma-gauche, comté de Colchester, se jette à l'angle sud-ouest de la baie Tête-à-ma-gauche, détroit de Northumberland.

Pendant le mois de juin 1882, le dragueur *Cape Breton* a été employé, à l'entrée de la rivière, à ouvrir un chenal sur la batture qui empêche le passage des navires.

PARRSBORO'.

Dans le comté de Cumberland.

On a dépensé un faible montant pour poser des pilots à l'extrémité du quai.

On a continué, pendant l'année, à améliorer le chenal de l'Ile-aux-Perdrix, d'où l'on a enlevé 9,100 verges cubes de vase, de sable et de sciure de bois.

HAMPTON.

Comté d'Annapolis, sur la côte sud de la baie de Fundy, à 5 milles de Bridgetown.

Après avoir constaté que le vieux quai construit par l'administration locale, était presque en ruines et hors de service, il a été jugé nécessaire d'en construire un nouveau, à un demi-mille environ à l'est du premier.

DIGBY.

A l'extrémité ouest du bassin d'Annapolis.

Pendant la dernière saison, plusieurs pilots arc-boutés du quai, détruits par les tarets, ont été renouvelés, avec les chapeaux, liens, etc., nécessaires ; on a renouvelé aussi certaines parties du tablier. Ce quai a été construit par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse antérieurement à la Confédération, et le vapeur qui fait lo service de la malle entre Annapolis et Saint-Jean, N.-B., viennent y toucher.

ANSE A LA TRUITE.

Sur la côte sud de la baie de Fundy, presque à mi-chemin entre le détroit de Digby et le Petit Passage.

L'année dernière, on a fait des réparations considérables au brise-lames, dont 100 pieds, sur la partie la plus ancienne, avaient été enlevés dans une tempête, en 1879.

Le vieux quai fut construit en 1858 par les habitants de la localité, à l'aide d'un crédit de l'administration locale, et le département l'a prolongé et réparé en 1876 et 1880.

RIVIÈRE METEGHAN.

Comté de Digby, sur la côte sud de la baie Sainte-Marie, à 40 milles environ de Digby et 25 de Yarmouth.

Le port est formé par deux brise-lames construits, il y a plusieurs années, par le gouvernement provincial, et dont les parties les plus anciennes tombaient en ruines.

L'année dernière, on y a fait les réparations suivantes :

Reconstruit l'extrémité du brise-lames nord sur une hauteur de 10 pieds, et construit un éperon du côté de la mer ; reconstruit la partie supérieure du brise-lames sud sur une longueur de 280 pieds et fait un tablier de 420 pieds de long avec des madriers de six pouces d'épaisseur, posé plusieurs palplanches et fait diverses autres réparations peu importantes, mais nécessaires.

CAP SAINTE-MARIE.

Dans le comté de Digby, sur le côté sud de l'entrée de la baie Sainte-Marie.

Le quai de cet endroit a été construit il y a plusieurs années, aux frais communs de l'administration locale et des habitants de Sainte-Marie.

Le temps et l'action des glaces ont fortement endommagé cette construction et on n'a pu y faire, l'an dernier, que les réparations essentielles.

YARMOUTH.

A l'extrémité ouest de la péninsule de la Nouvelle-Ecosse.

Pendant l'année, on a fait des réparations au mur de protection construit en 1874 par le département et qui était miné en plusieurs endroits par l'action de la mer sur la grève de gravier qui lui sert de base.

BROOKLYN.

A la tête de la baie de Liverpool, comté de Queen.

A cet endroit très exposé, l'action de la mer et des tarets a mis le quai en fort mauvais état. En octobre 1881, contrat a été passé pour la formation d'un enrochement à l'extrémité extérieure du quai et autour de celle du brise-lames, ainsi que pour la pose de pilots sur une certaine longeur de la partie touchant à la côte, et le renouvellement du tablier et du lestage. A la fin de l'année, ces travaux étaient achevés.

ANSE DE VOGLER.

A l'extrémité sud-ouest du comté de Lunenburg, environ 2 milles à l'est de la limite entre les comtés de Lunenburg et de Queen.

Le dragueur *Canada* a été employé, du 17 septembre au 6 décembre 1881, à redresser et creuser le chenal pour lui donner une profondeur de 10 pieds à l'eau basse.

"LITTLE HARBOR."

Sur le littoral de l'Atlantique, Nouvelle-Ecosse, comté de Lunenburg.

On a amélioré l'entrée en donnant une plus grande profondeur sur la batture, que les bateaux-pêcheurs peuvent maintenant franchir à toutes les phases de la marée.

LAC PORTER.

C'est une grande nappe d'eau, longue d'environ 13 milles, sur une largeur moyenne d'un demi-mille, située à 13 milles à l'est d'Halifax. L'extrémité sud est séparée de l'Atlantique par plusieurs petites îles reliées entre elles par des grèves de sable et de galets.

On a dépensé un faible montant pour ouvrir un passage à travers une de ces grèves, afin que les bateaux pêcheurs puissent avoir accès au lac.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

CLIFTON.

Comté de Gloucester, sur la côte sud de la baie des Chaleurs, 15 milles à l'est de Bathurst.

Un faible montant a été dépensé pour réparer les dégâts faits au brise-lames par la glace, pendant l'hiver de 1880-81.

SHIPPEGAN.

Comté de Gloucester, à la pointe nord-est du Nouveau-Brunswick.

L'année dernière, la digue qui ferme le goulet de l'est a été réparée et exhaussée de deux pieds, parce qu'on avait constaté que la mer emportait la glace par dessus et en endommageait le couronnement. On a aussi renforcé la digue en posant, des deux côtés, des pilots à des intervalles de 10 pieds.

BATTURE DU FER A CHENAL.

A l'embouchure de la rivière Miramichi, comté de Northumberland, sur la ligne que suivent les navires qui entrent dans la rivière ou en sortent.

Depuis 1875, on a fait des travaux de dragage à cet endroit, en vue d'ouvrir un chenal de 150 pieds de large et d'une profondeur de 20 pieds, à l'eau basse, et, en 1881, le dragueur *St. Lawrence* y a été employé du 1er juillet au 1er septembre. Il faudra continuer ces travaux de dragage pendant deux ou trois saisons encore pour achever le chenal.

RICHIBOUCTOU.

Comté de Kent, sur la côte nord du golfe Saint-Laurent.

Pendant la saison dernière, on a prolongé de 220 pieds le mur de soutènement qui protège la grève nord ; cette construction était nécessaire pour empêcher que l'eau fît brèche à travers la grève qui se trouve à l'ouest du brise-lames à l'entrée du port.

BOUCTOUCHE.

Comté de Kent, sur la côte est du Nouveau-Brunswick, 21 milles environ au nord du port de Shédiac.

Le dragueur *Canada* a été employé, jusqu'au 16 août 1881, à ouvrir un passage à travers un banc de vase coquillière qui obstruait l'entrée du port et à élargir le chenal en enlevant une épave.

COCAGNE.

Le port de Cocagne se trouve sur la côte est du Nouveau-Brunswick et donne sur le détroit de Northumberland, 10 milles environ au nord de Shédiac.

On fait construire à l'entreprise un quai, sur le côté nord du port, près du pont de la grande route, et les travaux étaient à moitié achevés au 30 juin.

Au mois d'août 1881, le dragueur *Canada* a été employé à l'embouchure du port où il est désirable d'avoir une plus grande profondeur.

POINTE DU CHÊNE.

Comté de Westmoreland, terminus de l'est de la section du chemin de fer Intercolonial au Nouveau-Brunswick.

Le prolongement de 600 pieds qui protége le quai du chemin de fer, était presque achevée à la fin de l'exercice.

QUACO.

Comté de Saint-Jean, sur la côte nord de la baie de Fundy, trente milles environ à l'est de la ville de Saint-Jean.

On construit actuellement, à l'entreprise, sur le côté ouest du port, un brise-lames de 300 pieds; une bonne partie de cette construction était achevée au 30 juin dernier.

SAINT-JEAN.

Le département a passé contrat pour faire reconstruire la partie du brise-lames de l'entrée ouest du port, emportée par une tempête en janvier 1879. Ces travaux étaient assez avancés à la fin de l'exercice.

Du 28 décembre 1881, à la fin de mars 1882, le dragueur *Canada* a été employé dans le port à enlever la pointe de la barre qui s'étend vers le sud jusqu'à "Navy Island," et qui, lorsque l'eau est basse, gênait la navigation du vapeur qui fait la traversée du port.

A "Marble Cove," le dragueur *New Dominion* a été employé, du 8 juillet au 20 septembre 1881, à ouvrir un chenal aboutissant au quai.

FORT DUFFERIN.

Sur la Pointe du Nègre, sur un promontoire d'argile et de gravier, à l'entrée du port de Saint-Jean, N.-B. La base de la Pointe était affouillée par la mer qui la baigne à la marée haute, et, en mars 1879, il y a eu un fort éboulement qui a partiellement détruit la batture.

En 1881-82, on a construit un mur de soutènement en coffrage autour du pied de la Pointe et on a réparé le glacis du fort.

PORT DE SAINT-ANDRÉ.

La ville de Saint-André est située entre la baie de Passamaquoddy et la rivière Sainte-Croix.

Le département a passé contrat pour la construction d'un pilier et d'un phare sur un récif à l'entrée ouest du port et les travaux sont en voie d'exécution.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

On a continué d'améliorer la navigation, entre la rivière de la Chute et l'Ile aux Ours, en enlevant les roches aux endroits suivants:

Hartland, Woodstock, Dibblee's Bar, Eel River, Belvisor Bar, Meductic Falls, Lower Southampton, Nackawic, Kirk's, Morehouse's, Bear Island et Knapp's Bar.

Le *New Dominion* a fait d'autres travaux de dragage sur les battures d'Oromocto, depuis le 15 octobre jusqu'au 5 novembre 1881.

En décembre 1881, on a achevé la digue en talus à la tête de "Thatch Island." Au printemps de 1882, on a construit un tablier de fascines et de pierre sur le côté inférieur de la digue, pour la protéger en cas d'inondation.

RIVIÈRE TOBIQUE.

C'est un affluent de la rivière Saint-Jean, dans laquelle elle se jette à 24 milles environ en aval de la Grande Chute.

On a miné et enlevé les roches aux endroits suivants: "The Narrows," "Upper Red Rapids," "The Oxbow" et "The Gulquac;" ces travaux faciliteront la descente du bois.

RIVIÈRE MADAWASKA.

Elle prend sa source dans le lac Témiscouata, coule vers le sud et se jette dans la rivière Saint-Jean à Edmunston, N.B., 239 milles en amont de la ville de Saint-Jean.

Sur la partie de cette rivière qui se trouve au Nouveau-Brunswick, on a dépensé $600 pendant l'été de 1881, pour réparer le chemin de halage et enlever des roches qui obstruaient la navigation ; sur la partie située dans la province de Québec, on a dépensé $400 pour le même objet.

BROVINCE DE QUÉBEC.

ÉTANG DU NORD.

A l'extrémité ouest de l'île aux Grès, une des îles du groupe de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

Le brise-lames de l'Etang du Nord a été commencé en juin 1881, et, pendant l'exercice, on en a construit 225 pieds; on trouve déjà que cette construction est d'un grand avantage pour les bateaux pêcheurs.

PERCÉ.

Chef-lieu du comté de Gaspé, sur le golfe Saint-Laurent, à 36 milles environ du bassin de Gaspé.

Pendant la saison de 1881 on a fait des études et relevés pour déterminer l'emplacement et le coût des travaux destinés à protéger, pendant les tempêtes, la nombreuse flotte de bateaux-pêcheurs qui fréquentent le golfe. On trouvera, comme annexe, un rapport à ce sujet.

NEW CARLISLE.

Chef-lieu du comté de Bonaventure, sur la côte nord de la baie des Chaleurs.

Cet endroit est très exposé, et, pendant la saison de 1881, on n'a pu construire que 180 pieds du brise-lames jusqu'au niveau de la marée haute. Il en reste 300 pieds à construire pour le relier à la côte, et la superstructure est encore à faire sur toute la longueur.

CARLETON.

Dans le comté de Bonaventure, sur la côte nord de la baie des Chaleurs, à 36 milles de Campbellton, N.B.

On a continné activement, pendant l'année, la construction d'un quai à cet endroit, et l'on espère que le crédit qui sera demandé en 1882-83, suffira pour l'achever.

MATANE.

Dans le comté de Rimouski, sur la rive sud du Saint-Laurent, 240 milles en bas de Québec.

En 1879, on a commencé un quai à cet endroit; mais le crédit voté n'a suffi que pour en construire une partie.

Dans l'automne de 1881, on a constaté que la glace avait fortement endommagé les coins non protégés encore des piliers en coffrage, et il a fallu y faire des réparations immédiates.

TROIS-PISTOLES.

Dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 148 milles en aval de Québec.

Pendant l'année, une petite jetée ou *bloc* isolé a été construit à la hauteur de la côte ouest du port pour servir de débarcadère, et plusieurs roches ont été enlevées du port proprement dit. On reliera ce *bloc* à la côte et il servira définitivement de quai ; un crédit a été voté à cet effet.

TADOUSSAC.

A l'embouchure du Saguenay, sur la rive nord.

En 1881-82, les digues qui forment les réservoirs de l'établissement de pisciculture, ont été reconstruites comme suit :

Digue n°	1,	40	pieds	de long et	4	pieds	de haut.
"	2,	200	"	"	8	"	"
"	3,	110	"	"	19	"	"
"	4,	64	"	"	18	"	"

Sur la digue n° 4, on a construit un pont de 50 pieds de long sur 12 pieds de large.

Parties des réservoirs formés par les digues nos 3 et 4 ont été curées.

Des réparations ont été faites aux chemins et aux quais conduisant à l'établissement.

ANSE-DU-PORTAGE.

Vis-à-vis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguanay.

Pendant l'année, on a commené à construire un débarcadère à l'Anse-du-Portage, pour faciliter le transport des malles de Tadousac à travers le Saguenay pendant l'hiver.

Ce débarcadère consistera en un plan incliné de 90 pieds de long, à la tête duquel, sur une plateforme, sera placé un cabestan au moyen duquel on hissera le bateau de la malle pour le mettre en sûreté. Pour prévenir l'accumulation de la glace sur cette espèce de cale, lorsque le vent souffle du N. E. et de l'E., une jetée de 180 pieds de long sera construite sur le côté est.

A la fin de l'exercice les travaux étaient bien avancés ; ils seront terminés pour l'hiver de 1882-83.

ANSE SAINT-JEAN.

A 24 milles de l'embouchure du Saguenay, sur la rive sud.

A cet endroit, le quai a 351 pieds de long sur 26 de large, jusqu'à la tête, dont les dimensions sont de 50 x 40 pieds, sur 33 pieds de hauteur. A l'époque des petites marées du printemps, il y a 7½ pieds d'eau à l'extrémité du quai.

Pendant l'exercice, on a achevé la partie supérieure du quai, posé un revêtement à la tête et placé des défenses ; enfin on a mis une grande quantité de lest dans la partie centrale, qui était presque vide.

On continuera, en 1882-83, les travaux nécessaires pour achever le quai.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

A la tête de la baie des Ha ! Ha !, sur la rive sud du Saguenay, à 66 milles de son embouchure.

Le quai de Saint-Alphonse a 444 pieds de long sur 24 de large ; la tête a 72 pieds de long sur 52 de large.

Comme on l'a vu dans le rapport de l'an dernier, la partie de ce quai contiguë à la rive a été détruite par le feu il y a quelques années.

Pendant l'année qui vient d'expirer, on en a reconstruit 378 pieds jusqu'à une hauteur moyenne de 10 pieds, renouvelé une partie du tablier, posé un revêtement à l'extérieur jusqu'à une hauteur moyenne de 14 pieds, et placé des défenses où il en fallait.

Une somme de $3,500 a été votée pour construire une jetée à l'extrémité du quai.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Le creusement du chenal à travers les battures de la rivière, en aval de Chicoutimi, a été continué de juillet à novembre, et, sur une distance de ⅘ de mille par 300 pieds de large, on a enlevé 2,350 roches que l'on a déposées partie sur la rive, partie dans les endroits profonds de la rivière où il n'y a pas moins de 20 pieds d'eau à marée basse.

On a commencé les travaux de dragage en 1881, et l'appareil particulier que l'on emploie a été jugé très commode.

CHICOUTIMI.

Sur la rive sud du Saguenay, à l'extrémité de la partie navigable et 75 milles de l'embouchure.

Le quai a 282 pieds de haut sur 30 pieds de large, avec tête de 127 pieds de long, parallèle au courant, sur 34 pieds de large. Lorsque le quai fut construit, il y avait 10 pieds de profondeur à son extrémité, à marée basse; mais par suite de l'accumulation des détruitus, cette profondeur a été réduite à 7 pieds.

L'année dernière, on a fait des réparations considérables au tablier de ce quai, construit un nouveau hangar à fret et réparé l'ancien.

LA GRANDE DÉCHARGE, RIVIÈRE SAGUENAY.

C'est le plus grand des deux chenaux par lesquels les eaux du lac Saint-Jean coulent dans le Saguenay.

Le Saguenay a un grand nombre d'affluents, et, au printemps, l'eau monte à 15 ou 20 pieds au-dessus du niveau d'été, quelques fois même à 30 ou 35 pieds, et les terres avoisinantes étant très-basses, il y a inondation générale tous les ans.

Les deux décharges, la Grande et la Petite, ne sont pas très-larges, beaucoup moins que l'entrée supérieure du lac; par suite, le niveau du lac ne baisse que lentement, et règle générale, les terres submergées ne sont mises à sec que trop tard pour les travaux du labourage.

On a entrepris d'élargir la Grande Décharge à un ou deux endroits, pour en augmenter le superficie, donner passage à une plus grande quantité d'eau pendant les inondations et faire baisser plus rapidement le niveau du lac.

RIVIÈRE-DU-LOUP (en bas).

Sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Témiscouata, 108 milles en aval de Québec.

A l'aide du crédit voté, on a fait travailler à l'exhaussement du quai pendant l'été de 1881.

Le revêtement et les défenses mentionnés dans le rapport de l'an dernier ont été posés.

Dans le cours de l'année, on a construit également un hangar à fret contenant une salle voyageurs.

CAP À L'AIGLE.

Dans le comté de Charlevoix, à 3 milles de la Malbaie, sur la rive nord du Saint-Laurent.

A cet endroit, le quai a été construit aux termes d'un contrat passé avec un certain nombre d'habitants de la localité, et a été achevé à la fin de l'année 1881.

MALBAIE.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, 90 milles en aval de Québec.

On a construit, l'an dernier, un hangar sur le quai et fait quelques réparations nécessaires au quai même.

RIVIÈRE OUELLE.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, 75 milles en aval de Québec.

A l'aide du crédit voté, on a commencé à exhausser le quai à cet endroit; il était trop bas, et pendant les tempêtes, lors des grandes marées du printemps, les vagues passaient par dessus, ce qui rendait dangereux, quelquefois même impossible, l'accès de son extrémité.

LES ÉBOULEMENTS.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, 69 milles en aval de Québec.

En septembre et octobre 1881, on a renouvelé une partie du quai à cet endroit, posé des défenses où il en fallait, achevé le revêtement et blindé les angles de plaques à chaudières que l'on s'était procurées quelque temps auparavant, mais qui n'avaient pas encore été mises en place.

ILE AUX COUDRES.

Dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, 12 milles de la baie Saint-Paul.

Dans le rapport de l'an dernier, il est parlé d'un quai dont plusieurs habitants de l'Ile aux Coudres avaient entrepris la construction pour la municipalité aux termes d'un contrat passé avec le département; ce quai a été achevé à la fin de l'année 1881.

BAIE SAINT-PAUL.

Dans le comté de Charlevoix, 60 milles en aval de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Pendant l'hiver de 1881-82, on s'est procuré une grande quantité de bois pour construire un quai à la Pointe-Rouge, Cap-aux-Corbeaux, et les travaux ont été commencés au mois de mai dernier.

A la fin de l'année, ils étaient bien avancés.

L'ILE AUX GRUES.

Sur le Saint-Laurent, vis-à-vis le Cap Saint-Ignace, 36 milles en aval de Québec.

Un pilier, destiné à la pose d'un phare, a été construit en 1862, près de l'extrémité supérieure de l'île, et a servi de quai de débarquement pour les passagers et le fret à l'époque des hautes eaux, car on peut traverser entre la rive et l'île lorsque l'eau est basse. Pour permettre aux navires d'accoster et de débarquer leurs cargaisons, etc., à marée basse, le département a passé contrat, au mois de novembre 1881, pour la construction d'un quai partant du pilier et se prolongeant sur une longueur de 171 pieds, dans 6 pieds de profondeur à l'eau basse. A la fin de l'année, on avait construit un tiers de ce quai.

GROSSE-ILE.

Sur le Saint-Laurent, 29 milles en aval de Québec.

Pendant l'année, on a achevé les travaux ayant pour objet de prolonger, exhausser et réparer le quai de l'est, partant de l'établissement de la Quarantaine.

SAINTE-FAMILLE.

Sur la côte nord de l'Ile d'Orléans, 17 milles en aval de Québec.

Les *blocs* isolés, construits en 1879 et 1880, ont été reliés à la rive dans le cours de l'année 1881, et l'on a ainsi obtenu un quai où les petits vapeurs qui font le cabotage en aval de Québec peuvent accoster.

LES ÉCUREUILS.

Dans le comté de Portneuf, sur la rive nord du Saint-Laurent, 25 milles en amont de Québec.

A cet endroit, on a construit un petit quai aux abords duquel il y a 12 pieds d'eau à l'époque des grandes marées du printemps.

NICOLET.

La rivière Nicolet se jette dans le fleuve Saint-Laurent, sur la rive sud, à l'extrémité inférieure du lac Saint-Pierre.

Au mois d'octobre 1881, le département a passé contrat pour des constructions ayant pour objet l'amélioration du port et de son entrée; mais l'eau du Saint-Laurent a été si haute l'été dernier, que l'on n'a pu enfoncer les pilots ni exécuter divers autres travaux, en sorte qu'à la fin de l'année on n'avait fait que réunir les matériaux.

RIVIÈRE YAMASKA.

La rivière Yamaska prend sa source dans le comté de Brome, et après un parcours de 90 milles elle se jette dans le Saint-Laurent, à la tête du lac Saint-Pierre.

Au mois d'août 1881, contrat a été passé avec M. Brecken, Gaherty et Davis pour la construction d'une écluse et d'une digue à l'île à Cardin, 1¾ mille en aval du village Saint-Michel, et à 4½ milles environ de l'embouchure de la rivière.

Une fois ces ouvrages construits et après que l'on aura dragué sur les battures en aval de l'écluse, la rivière sera navigable, pour les navires d'un tonnage moyen, jusqu'à la Pointe Bell, au rapide de la Grosse-Roche, c'est-à-dire sur un parcours de 21 milles environ.

A la fin de l'année, on avait exécuté environ un sixième des travaux.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Elle se jette dans le Saint-Laurent, sur la rive sud, à Sorel, 45 milles en aval de Montréal.

Du 7 juillet au 27 août 1881, le dragueur "Nipissing" a été employé à ouvrir un chenal de 10 pieds de profondeur à l'eau basse, sur deux battures situées respectivement à un mille et trois milles en aval du village de Saint-Ours.

BERTHIER EN HAUT.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, 45 milles en aval de Montréal, presque vis-à-vis Sorel, à l'embouchure de la rivière Richelieu.

Le 5 juillet 1881, on a terminé le creusement du chenal jusqu'à 9 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau basse.

RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

Elle se jette dans le fleuve Saint-Laurent, à une petite distance en amont du village de Repentigny.

A Charlemagne, l'embouchure de la rivière, on a fait des travaux de dragage depuis le 27 août jusqu'au 5 novembre 1881, sur une batture de rochers située à la hauteur du quai du vapeur, et l'on a coupé une tranchée jusqu'au chenal du moulin; ces travaux ont donné une profondeur de 10 pieds à l'eau basse.

CHENAL ENTRE LA LONGUE-POINTE ET BOUCHERVILLE—FLEUVE SAINT-LAURENT.

Après avoir constaté qu'il y avait des obstacles dans le chenal, sur la route suivie par le vapeur qui fait la traverse entre la Longue Pointe et Boucherville, 6 milles en aval de Montréal, on y a envoyé un dragueur au mois de mai dernier, afin d'obtenir dans ce chenal une profondeur de 7 pieds lorsque l'eau est basse dans le Saint-Laurent, et, à la fin de l'exercice, ce dragueur avait enlevé 10,228 verges cubes de matières.

ILE AUX NOIX.

Sur la rivière Richelieu, près de la frontière sud de la province de Québec.

Sur cette île est situé le Fort Lennox, construit par le gouvernement anglais, il y a nombre d'années, pour servir de poste militaire, et transféré à la province du Canada en 1855. Une prison de réforme y fut établie en 1858 et fermée en 1862. On se rend à ce fort par un chemin partant de la grande route au village de Saint-Valentin, et aboutissant à la rivière, où l'on prend un bateau-passeur qui conduit à l'île. Ce chemin appartenant, paraît-il, au gouvernement fédéral, il a dû faire des réparations considérables à un pont traversant un ravin et qui était devenu dangereux.

LAPRAIRIE.

Chef-lieu du comté de Laprairie, sur la rive sud du Saint-Laurent, 7 milles en amont de Montréal.

Au mois de mai 1882, un dragueur a été employé à creuser jusqu'à une profondeur de 7 pieds, à l'eau basse, sur le devant et les côtés du quai, et ces travaux ont duré jusqu'à la fin de l'exercice.

BEAUHARNOIS.

Chef-lieu de comté du même nom, sur la côte sud du lac Saint-Louis, fleuve Saint-Laurent, 20 milles en amont de Montréal.

Le dragueur *Queen of Canada* est resté à Beauharnois jusqu'au 20 juillet 1881, et a terminé l'approfondissement en amont des quais et dans le chenal qui les relie au chenal principal du fleuve.

BATTURE DE BACOT HAYES—FLEUVE SAINT-LAURENT.

Cette batture obstrue le chenal des vapeurs à $2\frac{1}{2}$ milles environ en aval du village des Cèdres, dans le comté de Soulanges.

Durant la saison de 1881 le département a fait travailler à ouvrir un nouveau chenal de 150 pieds de large, avec 8 pieds de profondeur à l'eau basse, à 200 pieds environ au nord de l'ancien chenal.

Le courant étant très rapide, il a fallu employer des dragueurs et un mécanisme particuliers, construits expressément pour enlever les grosses roches qui forment la batture. A la fin de l'année, le nouveau chenal était achevé aux deux tiers.

LES CÈDRES.

Le village des Cèdres, dans le comté de Soulanges, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 30 milles en amont de Montréal.

Pendant l'année, on a fait des réparations considérables au quai à cet endroit, au lieu de construire le nouveau dont il est fait mention dans le rapport de l'année dernière; on a jugé qu'il valait mieux en agir ainsi.

SAINT-PLACIDE.

Dans le comté des Deux-Montagnes, sur la rivière des Outaouais, à 9 milles environ de Saint-André.

En 1879, on a commencé à ouvrir un chenal entre le quai Saint-Placide et le chenal principal de la rivière des Outaouais ; ces travaux ont été repris en juin 1882, avec l'intention de les achever, et, à la fin de l'exercice ils étaient bien avancés.

RIVIÈRE À LA GRAISSE (RIGAUD.)

Elle se jette dans la rivière des Outaouais, sur la rive sud, 15 milles environ en amont de Vaudreuil.

Le 21 juillet, on a repris les travaux d'approfondissement du chenal conduisant au village de Rigaud, et on les a continués jusqu'au 23 septembre, date à laquelle on avait enlevé 15,400 verges cubes de terre glaise.

RIVIÈRE DU NORD.

Elle se jette dans la rivière des Outaouais, sur sa rive nord, à la tête du lac des Deux Montagnes.

Du 1er août au 6 septembre 1881, on a continué à enlever les roches du chenal à ½ mille environ en aval du village de Saint-André, ce qui a donné une profondeur de 5½ pieds, à l'eau basse, sur une largeur de 70 pieds.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Elle se jette dans la rivière des Outaouais sur sa rive nord, 19 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Pendant l'été de 1881, un faible montant a été dépensé pour approfondir le chenal de cette rivière au Petit Rapide, 10 milles environ en aval du village de Buckingham, en faisant sauter un récif qui traverse la rivière à cet endroit ; on a aussi enlevé des roches au Rapide Long pour faciliter la navigation de la rivière aux embarcations qui font le transport du phosphate.

LA GATINEAU.

Un des principaux affluents de la rivière des Outaouais ; elle se jette dans cette dernière un peu en aval de la ville d'Ottawa.

L'eau ayant été extrêmement basse dans la rivière pendant l'automne de 1881, il a été nécessaire d'ouvrir un passage pour les barges dans les battures du chenal qui avoisine le pont du chemin de fer, lesquelles on a constaté être formées d'un mélange de sable, de sciure de bois et de rognures provenant des scieries établies plus haut sur la rivière ; tant que ces rebuts seront jetés dans la rivière, cette batture se formera et la navigation sera entravée.

PROVINCE D'ONTARIO.

PONT SUSPENDU "UNION."

Ce pont relie les villes d'Ottawa et de Hull et traverse la rivière des Outaouais immédiatement en aval de la Chaudière. Il a été construit en 1844, et les poutres de bois du tablier ont été remplacées par des poutres de fer en 1861.

En 1880, on constata que le tablier du pont exigeait des réparations considérables, et en 1881-82, toute la superstructure, à l'exception des poutres de fer du tablier, a été renouvelée ; on en a profité pour réduire le poids de la partie suspendue et augmenter la force et la solidité du tablier en modifiant sensiblement les quantités des matériaux employés et la forme des armatures.

ENLÈVEMENT DU RÉCIF EN AVAL DU PONT SUSPENDU—RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

Immédiatement en aval du pont Union, il existait une petite île rocheuse dont on enleva la partie supérieure, il y a quelques années, presque au niveau de l'eau pendant l'été dans la rivière des Outaouais, et qui devint un récif caché et très nuisible à la navigation aux époques de la crue des eaux.

A l'époque des eaux les plus basses, en 1881, on a encore enlevé la partie supérieure du récif jusqu'à une profondeur moyenne d'environ 3 pieds, et ce travail a notablement amélioré la navigation du chenal.

PORTSMOUTH.

Sur la baie du même nom, 2 milles à l'ouest de Kingston.

Le crédit voté pour ce port a été employé à y faire des travaux de dragage jusqu'à une profondeur de 13 pieds dans une partie du bassin d'où on a enlevé de la vase et de la pierre.

RIVIÈRE AU SAUMON.

Elle se jette dans la baie de Quinté à Shannonville, 40½ milles à l'ouest de Kingston.

On a employé un dragueur à ouvrir un passage à travers la barre qui obstruait l'embouchure de la rivière ; on a ouvert 1,700 pieds de long de ce passage, sur une largeur de 40 pieds et à une profondeur de 8 pieds, c'est tout ce qu'on a pu faire, les opérations ayant été arrêtées par la clôture de la navigation.

BELLEVILLE.

Chef-lieu du comté d'Hastings, sur la baie de Quinté, 43 milles à l'ouest de Kingston.

On a dragué le long du quai, sur le côté est de ce port au sud de l'île et jusqu'aux quais de l'ouest ; on a enlevé des cailloux, des roches détachées, de la terre, des pierres, de la sciure de bois, etc.

TRENTON.

Dans le comté d'Hastings, à l'embouchure de la rivière Trent qui se jette dans la baie de Quinté, 60 milles de Kingston et 12 milles de Belleville.

A cet endroit on a enlevé du chenal de la rivière un vieux quai en coffrage, ce qui a donné une profondeur de 15 à 16 pieds d'eau.

PICTOU.

Chef-lieu du comté de Prince-Edouard, sur la baie de Quinté, 40 milles à l'ouest de Kingston et 34 milles de Belleville.

Au mois de mai 1882, on a dragué pendant quelques jours pour compléter les travaux faits en 1879.

CONSECON.

A la tête de la baie Weller, lac Ontario, dans le comté de Prince-Edouard.

En octobre et novembre 1881, on a dragué sur la batture qui obstrue l'entrée du port de Consecon ; mais on devra continuer les opérations.

COBOURG.

Sur le lac Ontario, 92 milles à l'ouest de Kingston.

L'entrepreneur du prolongement du quai de l'ouest n'ayant pas achevé son entreprise, le département la lui a retirée ; mais les constructions avaient alors été

fort endommagées par une tempête. Au printemps dernier, les travaux ont été continués sous la direction d'un contre-maître, et comme le coffrage était calé dans le sable, il a fallu en faire construire environ 9 pieds de haut par des plongeurs—opération très lente.

En septembre dernier, le département a passé contrat pour le prolongement du quai de l'est; mais, à la fin de l'exercice, l'entrepreneur n'avait pas commencé les travaux.

PORT-HOPE.

Sur la côte nord du lac Ontario, dans le comté de Durham, 63 milles à l'ouest de Toronto.

Pendant l'exercice, 12,442 verges cubes de matières ont été enlevées de ce port, au prix de 22½ centins la verge cube.

On a commencé les constructions d'un prolongement de 100 pieds au quai de l'est, et, à la fin de l'exercice, on était prêt à caler les caissons.

TORONTO.

Jusqu'au 30 octobre 1881, on a continué les travaux de dragage à l'entrée ouest de ce port, et on a enlevé 25,570 verges cubes de matières; l'entrée a maintenant 300 pieds de largeur.

Pendant l'été de 1881, M. James B. Eads, I.C., a fait des études et relevés de ce port, en vue de travaux d'amélioration et de protection. On trouvera plus loin son rapport, pp. 77–95.

PORT-STANLEY.

C'est le terminus, sur le lac Erié, du chemin de fer de London et Port-Stanley, et il se trouve à 85 milles de Port-Colborne, à l'entrée du canal Welland.

Le pilier construit, en 1876-77, à l'extrémité du quai de l'ouest, ayant calé sur le côté extérieur, on l'a reconstruit jusqu'à sa hauteur primitive avec l'intention d'y placer un phare.

RONDEAU.

Le port de Rondeau se trouve sur le lac Erié, 140 milles à l'ouest de Port-Colborne, l'entrée sud du canal Welland.

Aux termes de leur contrat, MM. F. B. McNamee et Cie., n'ont fait que compléter les palplanches des travaux de soutènement sur le côté ouest de l'entrée du port.

Les travaux exécutés jusqu'à présent ont été reconnus très avantageux, car non-seulement les brèches de la grève de sable se sont fermées, mais la grève elle-même s'est formée du côté du lac, sur une distance variant de 50 à 100 pieds plus loin que l'ancienne ligne des hautes eaux.

On a ouvert un chenal partant du port et traversant "Mill Creek;" 15,485 verges cubes de vase et de terre glaise en ont été enlevées, au prix de 18 centins la verge cube.

GODERICH.

A l'embouchure de la rivière Maitland, sur la côte est du lac Huron, 68 milles au nord de Sarnia.

Après avoir constaté que la grève, entre le quai du nord et le brise-lames, était graduellement emportée, le département a passé contrat, au mois de février dernier, pour des travaux de soutènement et pour les réparations et l'exhaussement de l'extrémité du quai du sud, ainsi que pour la reconstruction d'une partie du quai nord près de la côte, laquelle a été détruite par la glace.

Du 7 septembre la clôture de la navigation, en 1881, et depuis le 30 mai jusqu'à la fin de l'exercice, en 1882, le dragueur *Challenge* a été employé à creuser le long du brise-lames et des quais, à l'intérieur du port et sur la batture à l'entrée, jusqu'à une profondeur de 16 pieds.

PORT-ALBERT.

A l'embouchure du Creek de Neuf-Milles, petit cours d'eau qui se jette dans le lac Huron, à 9 miles de Goderich.

Pendant l'année, on a enlevé, au moyen du dragueur, les matières apportées par l'eau dans ce port et représentant 4,002 verges cubes; on a aussi posé les pilotis de soutènement, du côté nord du port, sur une longueur de 85 pieds.

KINCARDINE.

A l'embouchure de la rivière Penetangore, qui se jette dans le lac Huron, 31 milles au nord de Goderich.

En novembre 1881, le département a passé contrat avec MM. Rooklidge et McLaren pour la construction de 790 pieds de travaux de soutènement en pilotis, sur le côté sud du quai du sud, à l'entrée du port. A la fin de l'année, les entrepreneurs avaient exécuté la moitié de ces travaux.

PORT-ELGIN.

Dans le comté de Bruce, sur le lac Huron, 4 milles de Southampton et 24 de Kincardine.

Pour former un port, à cet endroit, et le protéger, le département a passé contrat avec MM. Sutton et McKnight, au mois de novembre dernier, pour la construction d'un brise-lames de 600 pieds de long et les travaux de dragage nécessaires A la fin de l'année, les entrepreneurs avaient fait environ un huitième de ces travaux pour lesquels le village de Port-Elgin a fourni la somme de $5,000.

SOUTHAMPTON.

Sur le lac Huron, à l'embouchure de la rivière Saugeen.

On a dépensé $2,500 aux travaux suivants : reconstruire une longueur de 700 pieds de la superstructure et du tablier du brise-lames de l'ouest, poser 500 verges cubes de pierre sur le côté du brise-lames qui fait face au lac, à la jonction du brise-lames avec l'Ile Chantry, et construire un petit brise-lames, de 155 pieds de long, vis-à-vis le phare, pour protéger l'île à ce point.

TOBERMORY.

A l'extrémité est du comté de Bruce, sur le chenal conduisant du lac Huron à la baie Georgienne.

C'est un havre de refuge très sûr et construit par la nature même; on a dépensé $250.00 pour poser 15 grands boulons à anneaux et 7 défenses sur les parois rocheuses du havre pour y amarrer les navires qui viennent y chercher un abri.

MINES DE BRUCE.

Dans le district d'Algoma, sur la rive nord du lac Huron, 45 milles en aval du Sault-Sainte-Marie.

Le dragueur *Challenge* a été employé, du 21 juillet au 5 septembre 1881, à ouvrir un chenal de 14 pieds de profondeur jusqu'au quai, pour permettre aux gros vapeurs qui navignent sur le lac d'y accoster.

PETIT-COURANT.

C'est le passage entre l'Ile La Cloche et la Grande Ile Manitouline, sur le parcours qui conduit directement des ports de la baie Georgienne au Sault-Sainte-Marie; Petit Courant se trouve à 140 milles de Collingwood.

Les travaux ont été commencés en mai et on les a continués jusqu'en octobre 1881, sur le récif qui obstrue le chenal navigable, et l'on a fait sauter à la mine et enlevé 3,752 verges cubes de roches. Cette formation rocheuse se trouve entre les îles Manitouline et Spider, et elle a pour effet de réduire la force du courant dans le chenal des vapeurs ; l'eau qui coulait autrefois entre ces îles passe maintenant au nord-est de l'Ile Spider, où le chenal est large et profond.

Il reste encore à enlever 10,000 verges cubes de roches ; le parlement a voté un crédit, pendant la dernière session, pour ces travaux.

OWEN-SOUND.

Chef-lieu du comté de Grey, à l'embouchure de la rivière Sydenham, qui se jette dans la baie Georgienne.

Les travaux du port mentionnés dans le rapport de l'année dernière, ont été achevés au mois de décembre dernier.

Avec le crédit porté au budget supplémentaire de 1881-82, on a pu draguer ns le port et obtenir une profondeur de 14 pieds.

THORNBURY.

A l'embouchure de la rivière au Castor, dans le comté de Grey, sur la baie Georgienne, 13 milles de Collingwood..

A cet endroit, les habitants de la localité construisirent un quai il y a quelques années; mais ils l'ont laissé tomber en ruines et il est maintenant inutile.

Outre le crédit porté au budget de 1881, la ville de Thornbury a voté une somme de $7,000 pour le reconstruire, et le département a pu passer contrat à cet effet et pour le dragage d'un bassin de 100 pieds de large, jusqu'à une profondeur de 10 pieds sur le côté est, et, à la fin de l'année, on avait fait un cinquième des travaux.

COLLINGWOOD.

Dans le comté de Simcoe, sur la baie de Nottawassaga, côte sud de la baie Georgienne, 95 milles au N. O. de Toronto.

On a continué pendant l'année les travaux entrepris pour donner 14 pieds de profondeur au port, d'où on a enlevé 26,800 verges cubes de tuf et de terre glaise, au prix de 23 cents la verge cube.

MANITOBA.

LAC MANITOBA.

Pendant la saison de 1881, on a fait des études et relevés pour déterminer la cause du débordement du lac Manitoba et les moyens de l'empêcher à l'avenir.

On trouvera ci-joint un rapport à ce sujet par M. Thos. Guérin, I.C., p. 96.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le rapport de l'honorable J. W. Trutch nous apprend que l'on a achevé, le 22 août 1881, d'enlever le "Beaver Rock," rocher qui formait obstacle à la navigation dans le port de Victoria, et qu'il y a maintenant $12\frac{1}{2}$ pieds d'eau, à l'époque des eaux basses du printemps, sur toute la surface du rocher..

On a dragué, depuis le 19 janvier jusqu'à la fin d'avril 1882, pour obtenir une profondeur de 14 pieds en face des quais du port de Victoria.

Depuis le 1er mai jusqu'à la fin de l'exercice, le dragueur a été employé sur la pointe qui se trouve à la hauteur de Shoal Point, à l'entrée du port.

ETUDES ET RELEVÉS.

Pendant l'année, des études et relevés ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées, et, sauf quelques exceptions, des plans, rapports et évaluations en ont été adressés au département.

Rivière du Sud, havre de Murray,	Comté de King	I. P. E.
Nail Pond,	Comté de Prince,	do
Cap Traverse,	do	do
Tracadie,	Comté de Queen,	do
"Belle Creek,"	do	do
Rivière du Sud-Ouest, New London,	do	do
Annapolis,	Comté d'Annapolis,	N. E.
Anse de Parker,	do	do
Anse d'Anderson,	do	do
Port Lorne,	do	do
Arisaig,	Comté d'Antigonish,	do
Baie aux Vaches.	Comté du Cap-Breton,	do
Open Pond,	do	do
Baie de l'Est,	do	do
"Grand Narrows,"	do	do
Rivière Ramshead,	Comté de Cumberland,	do
Port-Greville,	do	do
Rivière aux Ours,	Comté de Digby,	do
Rivière Meteghan,	do	do
Rivière Sainte-Marie,	Comté de Guysboro,	do
Cheverie,	Comté de Hants,	do
Hantsport,	do	do
"Three Fathom Harbor,"	Comté d'Halifax,	do
Port-Hood,	Comté d'Inverness,	do
Petite Rivière,	Comté de Lunenburg,	do
White Point,	Comté de Queen,	do
Brooklyn,	do	do
Baie de Liverpool,	do	do
Port de Campbell,	Comté de Richmond,	do
Rivière des Habitants,	do	do
Yarmouth,	Comté de Yarmouth,	do
Shippegan,	Comté de Gloucester,	N. B.
Rivière Miramichi,	Cté. Northumberland	do
La Traverse, riv ére Ristigouche,	Comté de Ristigouche,	do
De Cross Point à Campbellton,	do	do
Saint-Michel,	Cté. de Bellechasse,	Québec.
Port-Daniel,	Cté. de Bonaventure,	do
Caplan,	do	do
Port-au-Saumon,	Comté de Charlevoix,	do
Grande-Décharge, Lac Saint-Jean,	Comté de Chicoutimi,	do
Barachois de Malbaie	Gaspé,	do
Percé,	do	do
Saint-François,	Ile d'Orléans,	do
Saint-Jean Port-Joli,	Comté de L'Islet,	do
Pointe aux Trembles,	Comté de Portneuf,	do
Batture de Bacot Hayes,	Fleuve Saint-Laurent,	do
La Traverse,	do	do
Rivière Saint-François,		do
Escoumains,	Comté de Saguenay,	do
Les Trois Rivières,	Comté de St-Maurice,	do
Haut de la rivière des Outaouais,		do

Rivière au Sable	Comté de Bruce,	Ontario.
Wiarton,	do	do
Tobermory	do	do
Southampton,	do	do
Kincardine,	do	do
Newcastle,	Comté de Durham,	do
Kingsville,	Comté d'Essex,	do
Kingston,	Comté de Frontenac,	do
Bayfield,	Comté de Huron,	do
Goderich,	do	do
Port-Albert,	do	do
Sarnia,	Comté de Lambton,	do
Les " Narrows," entre les lacs Simcoe et Couchiching,		do
Wellington,	C. du Prince-Edouard,	do
Collingwood,	Comté de Simcoe,	do
Lac Manitoba,		Manitoba.
Rivière Assiniboine,		do
Rivière à la Poule-d'Eau,		do
Rivière Saskatchewan,		T. N. O.
Port de Victoria,		C. B.

DRAGAGE.

LE " ST. LAWRENCE."

Au commencement de l'exercice, le dragueur fut envoyé sur la batture du Fer-à-Cheval, à l'embouchure de la rivière Miramichi, N. B., et y a été employé jusqu'au 1er septembre suivant; durant cet intervalle, il a enlevé 16,800 verges cubes de sable. Le 10 septembre, il arrivait à Port-Caledonia, où il ne fut employé que pendant quelques jours; ce port est tellement exposé, et la saison était si avancée que le dragueur ne pouvait fonctionner d'une manière satisfaisante en cet endroit. Il fut donc envoyé à Sydney, C. B., où il reprit les travaux sur la batture qui se trouve dans le port, à la hauteur du quai de la compagnie dite " Cape Breton Coal Company; " il y fut employé du 16 septembre au 28 novembre, date à laquelle il avait enlevé 24,500 verges cubes de gravier, pierre, terre glaise et vase.

Le dragueur a été envoyé pour l'hiver à la Petite Baie des Glaces où on y a fait les réparations nécessaires, et, le 17 avril, les travaux de dragage furent commencés dans le port et continués jusqu'au 10 mai, date à laquelle la glace du golfe s'accumula sur la côte; il avait alors enlevé 4,375 verges cubes de vase, terre glaise, etc. Le 29 mai, les travaux furent repris à Port-Caledonia, et, à la fin de l'exercice financier, le dragueur avait enlevé 4,638 verges cubes de terre glaise et vase.

La saison a été fort mauvaise et l'on a perdu beaucoup de temps à la batture du Fer-à-Cheval; ainsi qu'à la Petite Baie Glacée et à Port-Caledonia, où l'accumulation des glaces du golfe est encore venue augmenter les difficultés.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé une quantité totale de 50,313 verges cubes de matières, à raison de $28\frac{95}{100}$ cents la verge cube.

La compagnie dite " Glace Bay Mining Company " a acheté, moyennant $29.50, de vieilles soupapes de caoutchouc et de vieux rivets de fer; cette somme a été portée au crédit de l'honorable receveur général.

LE " CANADA."

Le 1er juillet 1881, le *Canada* fut envoyé à Bouctouche, N.-B., pour y ouvrir un passage à travers un banc de vase coquillière qui obstruait l'entrée du port et pour élargir un chenal en en retirant une vieille épave. Au 16 août 1881, le dragueur avait enlevé 7,560 verges cubes de vase, sable, terre glaise, pierres et écailles; à cette date, il fut envoyé au port de Cocagne pour en améliorer l'entrée et y resta jusqu'au 31 du

même mois ; dans cet intervalle, il avait enlevé 1,800 verges cubes de sable et de terre glaise.

A cette dernière date, il fut constaté que le dragueur avait besoin de réparations et il fut envoyé à Pictou, N. E., où ces réparations furent faites, après quoi il partit pour l'Anse de Vogler, comté de Lunenburg, N.E., où les travaux furent commencés le 17 septembre et continués jusqu'au 6 décembre, date à laquelle la formation des glaces y mit fin ; pendant cet intervalle, le dragueur avait enlevé 11,610 verges cubes de vase.

Le 28 décembre, les opérations de dragage furent commencés à l'arrière de la batture de "Navy Island," port de Saint-Jean, N.B., et continuées jusqu'à la fin de mars, date à laquelle on avait enlevé 6,300 verges cubes de terre glaise. *Le Canada* prit alors ses quartiers d'hiver.

Le 26 mai, il partit pour Halifax, et dès son arrivée fut mis sur la cale de la marine, où on y fit des travaux de peinturage et des réparations. Le 17 juin, il commença à opérer sur une batture dans la rivière Sainte-Marie, entre Sherbrooke et Goldenville, comté de Guysboro', N. E., et, à la fin de l'exercice, il avait enlevé 810 verges cubes de gravier, pierres et sable, ainsi qu'un grand nombre d'arbres pourris. A cet endroit, le dragueur ne pouvait travailler qu'à mi-marée, et il fallait transporter à une distance de dix milles les matières draguées.

Pendant l'année, ce dragueur a enlevé 28,080 verges cubes de diverses matières, à raison de $33\frac{7}{10}$ cents la verge cube.

On a vendu pour $15.80 de charbon pris sur la provision de ce dragueur ; cette somme a été portée au crédit de l'honorable receveur général.

LE "NEW DOMINION."

Le 8 juillet 1881, ce dragueur commença les travaux nécessaires pour ouvrir un chenal jusqu'au quai de "Marble Cove," Saint-Jean, N.B., et ils étaient achevés le 20 septembre, après avoir enlevé 29,925 verges cubes de vase et terre glaise, ainsi que plusieurs vieilles souches et pièces de bouleau.

Du 20 septembre au 10 octobre, ce dragueur fut employé à la hauteur des quais de MM. Murray et Barnhill, où il enleva 9,310 verges cubes d'argile rouge. Le 15 octobre, il reprit ses opérations sur les battures d'Oromocto, rivière Saint-Jean, et les continua jusqu'au 5 novembre ; durant cet intervalle, il a enlevé 7,945 verges cubes de sable.

A son arrivée à Saint-Jean, on essaya de faire fonctionner le dragueur sur l'arrière de la batture de "Navy Island," mais la coque était si endommagée que l'on ne crut pas devoir continuer les travaux et le dragueur prit ses quartiers d'hiver.

Pendant l'hiver, le département a passé contrat avec M. Isaac J. Olive pour refaire toute la coque du bâtiment, y transférer et replacer les machines, et à la fin de l'année, ces travaux étaient presque achevés.

Pendant l'année, ce dragueur a enlevé 47,180 verges cubes de matières, à raison de $14\frac{26}{100}$ cents la verge.

On a reçu $700.00 de MM. Murray et Barnhill pour les travaux faits par ce dragueur aux abords de leur quai ; cette somme a été portée au crédit de l'honorable receveur général, ainsi que $47.10, produit de la vente du bois enlevé à "Marble Cove."

LE "CAP-BRETON."

Au commencement de l'exercice, ce vapeur a été employé à New-Glasgow, comté de Pictou, N. E., à creuser le chenal de la rivière de l'Est, à partir du pont de la grande route jusqu'en amont des chantiers de MM. Carmichael et McCaul. Ce travail fut achevé le 13 juillet, date à laquelle on avait enlevé 5,410 verges cubes de gravier. Le 22 juillet, les travaux de dragage furent commencés sur la rivière "John" et continuèrent jusqu'au 31 octobre, date à laquelle le dragueur prit ses quartiers d'hiver après avoir enlevé 18,705 verges cubes de sable et de vase.

Au printemps de 1882, des réparations ont été faites au dragueur et aux chalans, et, du 28 au 31 mai dernier, 455 verges cubes de vase ont été enlevées de la rivière, vis-à-vis le chantier de navires de M. James Kitchen.

Le 8 juin, les travaux d'amélioration, à l'embouchure de la rivière Tête-à-magauche, comté de Colchester, N. E., ont été commencés et continués jusqu'au 30 juin, date à laquelle 6,870 verges cubes de vase avaient été enlevées,

Pendant l'année, ce dragueur a enlevé un total de 30,910 verges cubes de matières diverses, à raison de 30½ cents la verge.

Le Prince-Edouard.

Ce dragueur a été employé à Crapaud, comté de Queen, I.P.E., du commencement de l'exercice au 8 août, date à laquelle on avait achevé le chenal et enlevé 12,990 verges cubes de sable, vase et pierre.

Du 10 août au 25 octobre, il a été employé à achever le chenal de "Nine Mile Creek," à travers les battures, jusqu'au quai, et il a enlevé 21,900 verges cubes de vase, terre glaise et sable.

A Pinnette, on a dragué du 26 octobre au 16 novembre pour redresser le chenal et approfondir les abords du quai public; on a enlevé ainsi 3,825 verges cubes de sable et de vase.

Le "Prince Edward" a passé l'hiver à Charlottetown, où on y a fait quelques réparations nécessaires.

Du 22 au 30 mai 1882, il a été employé à creuser aux abords du quai public de Fort Augustus, rivière de l'Est, comté de Queen, et a enlevé, durant cet intervalle, 3,195 verges cubes de vase et de sable.

Le 1er juin, le dragueur et les chalands furent envoyés au havre de Murray Sud, comté de King, où ils commencèrent à redresser le chenal, et, à la fin de l'exercice, 5,415 verges cubes de sable et de vase avaient été enlevées.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé un total de 47,325 verges cubes de matières diverses, à raison de $19\frac{44}{100}$ cents la verge.

"*Le Geo. McKenzie.*"

Comme on l'a vu dans le rapport de l'an dernier, ce dragueur était employé, vers la fin de l'année, à Mabou, comté d'Inverness, N.E., à ouvrir un chenal de 14 pieds de profondeur, à l'eau basse, à travers une batture qui se trouve à l'entrée du port. Les vents violents qui ont soufflé tout l'été et les forts courants et remous qui existent sur la côte ont fait qu'il n'a été possible de travailler que par les temps doux et lorsque le vent soufflait du large. Les travaux de dragage ont été continués jusqu'au 30 octobre, date à laquelle on avait enlevé 12,448 verges cubes de terre glaise, pierre et sable.

Pendant l'hiver on a fait des réparations au dragueur et tout l'outillage était en bon état au printemps; mais les glaces n'ayant disparu que fort tard, et vu la difficulté de se procurer des remorqueurs, on n'a repris les travaux que le 19 juin 1882, et, au 30 du même mois, on avait enlevé 276 verges cubes de matières diverses.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé un total de 12,724 verges cubes seulement de matières diverses, à raison de $68\frac{88}{100}$ cents la verge. Le faible chiffre des matières enlevées est entièrement dû à la dureté du fond sur lequel on a travaillé, à la position exposée de la localité et aux délais causés par la violence des vents, etc., car un dragueur construit comme le *Geo. McKenzie* ne peut opérer qu'un eau comparativement calme.

On a vendu une vieille barge, et le montant a été porté au crédit du receveur général.

Le "Challenge."

Au commencement de l'exercice, le dragueur était à Port-Albert, lac Huron, et y est resté jusqu'au 19 juillet, employé à creuser une partie du port jusqu'à 10 pieds de profondeur; il a ainsi enlevé 3,422 verges cubes de sable, argile et pierre.

Le 21 juillet, il commença, aux Mines de Bruce, à ouvrir un chenal de 14 pieds de profondeur, conduisant au quai; ce travail fut continué jusqu'au 5 septembre, date à laquelle il avait enlevé 22,388 verges cubes de terre glaise et de vase.

Le 7 septembre, le dragueur commença les travaux d'approfondissement jusqu'à 12 pieds le long du brise-lames et du quai, dans le port de Goderich, et jusqu'à 16 pieds sur la batture à l'entrée du même havre; ces travaux ont été continués jusqu'à la clôture de la navigation.

Par suite de retards apportés aux réparations des chalands de ce dragueur, il n'a pu reprendre ses opérations que le 31 mai dernier, et, de cette date à la fin de l'année, il a enlevé 27,532 verges cubes de grav er, terre glaise, sable et roches.

Pendant l'hiver, la machine du dragueur et le remorqueur "Trudeau" ont subi des réparations complètes, et les chalands ont été presque entièrement reconstruits.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé une quantité totale de 53,342 verges cubes de matières diverses, à raison de 17½ cents la verge.

Le "Nipissing."

Le 1er juillet 1881, le dragueur a été employé à approfondir jusqu'à 9 pieds le chenal sur la batture Lévesque, en aval de la ville de Berthier (en haut), P.Q.; ce travail était achevé le 5. Le 6, le matériel de dragage était envoyé sur la rivière Richelieu pour opérer sur deux battures situées respectivement à un et trois milles en aval du village de Saint-Ours, et y obtenir 10 pieds de profondeur à l'eau basse. Ces deux chenaux ont été achevés le 27 août, date à laquelle on avait enlevé 9,300 verges cubes de terre glaise, pierre et sable.

A Charlemagne, à l'embouchure de la rivière l'Assomption, les travaux de dragage ont été commencés le 27 août et achevés le 5 novembre; on a obtenu 10 pieds de profondeur sur la batture rocheuse qui se trouve au large du quai du vapeur et dans une tranchée conduisant au chenal du moulin; le dragueur a enlevé 15,675 verges cubes de roche, terre glaise et sable.

Pendant l'hiver, ce dragueur, le remorqueur "Dennis" et les chalands ont subi des réparations considérables à Ottawa.

Le 9 juin 1882, on a repris les travaux commencés, il y a quelques années, pour prolonger jusqu'au quai de Saint-Placide, P.Q., le chenal partant du chenal principal de la rivière des Outaouais, et, à la fin de l'année, on en avait enlevé 3,037 verges cubes de terre glaise et obtenu une profondeur de 6 pieds à l'eau basse.

Pendant l'année, ce dragueur a enlevé 28,237 verges cubes de pierre, terre glaise et sable, à raison de 29⅝ cents la verge cube.

Le "Queen of Canada."

Au commencement de l'année, ce dragueur était à Beauharnois, P.Q., employé à creuser jusqu'à 9 pieds en avant des quais et à couper une tranchée de la même profondeur, aboutissant au chenal principal du Saint-Laurent.

Le 21 juillet, les travaux de dragage ont été repris à la rivière à la Graisse, dans la direction du village de Rigaud, pour donner 7 pieds de profondeur au chenal, et on a continué ces travaux jusqu'au 23 septembre, date à laquelle le vapeur avait enlevé 15,400 verges cubes de terre glaise.

Le 27 septembre, on commença les travaux de dragage dans le chenal de la Gatineau, près du pont du chemin de fer, pour obtenir une profondeur de six pieds à l'eau basse, et les travaux ont été continués jusqu'à la clôture de la navigation, époque à laquelle on avait enlevé 3,700 verges cubes de sable mêlé de rognures, sciure de bois et déchets des scieries.

Pendant l'hiver on fit des réparations considérables à la coque du dragueur et aux chalands, et tout le matériel fut mis en parfait état.

Le 17 mai 1882, le dragueur et ses chalands furent envoyés à Laprairie, où ils commencèrent à creuser jusqu'à 7 pieds de profondeur en avant et sur les côtés du quai, et, à la fin de l'année, on avait enlevé 1,725 verges cubes de gravier très serré.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé 24,475 verges cubes de gravier dur, de terre glaise et de sable, à raison de $33\frac{1}{11}$ cents la verge cube.

Le " Dredger."—Colombie-Britannique.

Le matériel de dragage, comprenant le dragueur, le remorqueur et les chalands, est resté à la rivière Coquitlem, près New-Westminster, jusqu'au commencement de janvier, époque à laquelle il fut envoyé au port de Victoria, où il commença le 19 janvier dernier, à enlever les matières déposées en avant des quais, jusqu'à 14 pieds de profondeur aux marées basses du printemps; toutefois, par suite de la présence du roc, on n'a pas atteint tout à fait cette profondeur.

Le 1er mai, les opérations furent commencées à l'entrée du port, en vue d'obtenir une profondeur de 14 pieds aux marées basses du printemps, sur " Spit Shoal," batture qui s'étend sur une longueur d'environ 450 pieds à la hauteur de " Shoal Point;" on y travaillait encore à la fin de l'année.

Pendant l'année, on a enlevé un total de 22,356 verges cubes de matières diverses, à raison de $48\frac{45}{100}$ cents la verge cube.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant:

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à godets *St-Lawrence.*
do do *Canada.*
do cuiller *New Dominion* et 10 chalands.
do do *Cape Breton* et 7 chalands.
do do *Prince-Edward* et 4 chalands.
do do *George McKenzie* et 3 chalands.

Dans la province de Québec.

Le dragueur à cuiller *Queen of Canada* et 2 chalands et un bateau de levage.
do do *Nipissing* et 2 chalands.
Le remorqueur *Dennis.*

Dans la province d'Ontario.

Le dragueur à cuiller *Challenge* et 2 chalands.
Le remorqueur *Trudeau.*

A la Colombie-Britannique.

Un dragueur à godets et 4 chalands.
Le remorqueur *Georgia.*

Pendant l'hiver de 1881, on a reconstruit la coque du *New Dominion* et le matériel de dragage, etc., y a été transféré. Aux termes d'un contrat passé avec MM. D. et A. Campbell, on construit actuellement à Tête-à-ma-gauche, trois chalands dont deux feront le service du dragueur *Prince-Edward*, et le troisième celui de dragueur *Cape Breton.* Un chaland du dragueur *Challenge* a été condamné pendant l'année et sera remplacé par un autre que l'on construira l'hiver prochain.

Comme on le verra en examinant les détails des dépenses des dragueurs à cuiller des provinces maritimes, un montant considérable—près d'un tiers du total—a été payé pour l'emploi de remorqueurs nolisés à cet effet. Ce service serait beaucoup mieux fait et l'on réaliserait une grande économie si le département faisait construire des remorqueurs convenables.

ÉTAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

"ST. LAWRENCE."

Items.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	508 33	513 25	512 87	507 70	560 33	463 25	458 33	463 50	483 33	512 16	510 17	458 33	5,951 55
Houille	77 00	....	984 07	161 85	....	....	120 95	....	....	....	....	....	1,343 87
Vivres	314 51	....	427 31	128 38	132 22	....	181 68	147 51	138 04	184 94	26 87	....	1,681 47
Approvisionnements	94 93	45 25	190 89	7 72	8 50	....	6 80	....	3 75	....	174 96	58 21	591 01
Equipement	....	....	....	....	29 79	....	....	....	....	....	....	....	29 79
Eau	....	18 00	....	....	12 00	....	....	....	....	....	....	....	30 00
Réparations	....	2,816 60	....	4 40	....	11 50	93 87	....	....	397 57	308 79	....	3,632 73
Pilotage	130 00	160 00	63 75	52 00	....	....	....	....	....	24 00	54 00	52 00	535 75
Remorquage	....	....	....	....	....	....	30 00	....	....	....	....	....	30 00
Menues dépenses	....	37 59	....	10 00	6 65	2 25	12 20	....	....	3 59	....	....	72 28
Totaux	1,124 77	3,590 69	2,178 89	872 05	749 49	477 00	903 83	611 01	625 13	1,122 26	1,074 79	568 54	13,898 45
Frais d'exploitation.	1,124 77	774 09	2,178 89	867 65	749 49	....	....	....	....	724 69	591 04	510 33	7,520 95
Réparat. ordinaires	....	2,816 60	....	4 40	....	477 00	903 83	611 01	625 13	397 57	483 75	58 21	6,377 50
Totaux	1,124 77	3,590 69	2,178 89	872 05	749 49	477 00	903 83	611 01	625 13	1,122 26	1,074 79	568 54	13,898 45

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

"CANADA."

Item.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	463 00	398 00	402 50	450 33	373 00	373 00	380 39	446 63	371 02	394 37	398 00	....	4,450 24
Houille	518 12	....	357 57	280 00	10 71	98 50	....	248 75	112 50	....	....	....	1,626 15
Vivres	236 00	....	168 69	38 12	221 10	148 57	....	116 26	112 18	89 50	....	169 43	1,299 85
Approvisionnements	107 04	....	22 27	....	6 66	16 31	22 25	....	....	93 00	60 62	354 41	682 56
Equipement	....	....	....	....	60 61	....	....	127 03	....	....	....	241 67	429 31
Eau	10 00	....	1 00	....	....	....	....	....	....	....	....	20 00	31 00
Réparations	....	420 25	....	167 73	....	....	....	....	....	....	165 44	1,528 91	2,282 33
Pilotage	....	72 50	84 00	....	92 50	103 00	67 50	....	67 50	....	105 00	25 00	617 00
Quaiage	50 00	....	20 00	....	36 00	....	....	4 20	....	....	....	27 50	137 70
Menues dépenses	....	23 01	....	....	9 56	20 71	....	....	55 00	....	....	....	108 28
Totaux	1,384 16	913 76	1,056 03	936 18	810 14	760 09	470 14	942 87	718 20	576 87	729 06	2,366 92	11,664 42
Frais d'exploitation	1,384 16	493 51	1,056 03	768 45	810 14	760 09	470 14	942 87	718 20	576 87	....	225 93	8,206 39
Réparat. ordinaires	....	420 25	....	167 73	....	....	....	....	....	....	729 06	2,140 99	3,458 03
Totaux	1,384 16	913 76	1,056 03	936 18	810 14	760 09	470 14	942 87	718 20	576 87	729 06	2,366 92	11,664 42

"NEW DOMINION."

Gages	444 50	447 75	444 50	444 50	309 47	276 89	80 00	80 00	80 00	80 00	80 00	97 50	2,865 11
Houille	37 12	445 93		6 00									489 05
Approvisionnements	20 04	5 81		17 15									43 00
Equipement						195 57							195 57
Eau	101 00	140 80	110 00	40 00									391 80
Réparations		292 51		28 60		145 56							466 67
Remorquage	450 00	725 00	340 00	247 44	270 00								2,032 44
Menues dépenses	10 36			50 00	9 28								69 64
Totaux	1,063 02	2,057 80	894 50	833 69	588 75	618 02	80 00	80 00	80 00	80 00	80 00	97 50	6,553 28
Frais d'exploitation	1,063 02	1,765 29	894 50	805 09	588 75								5,116 65
Réparat. ordinaires		292 51		28 60		618 02	80 00	80 00	80 00	80 00	80 00	97 50	1,436 63
Totaux	1,063 02	2,057 80	894 50	833 69	588 75	618 02	80 00	80 00	80 00	80 00	80 00	97 50	6,553 28

"CAPE BRETON."

Gages	527 59	492 75	489 50	589 00	145 00	147 50	145 00	140 00	147 50	28 42	339 63		3,451 89
Houille	78 75	27 50			91 85								198 10
Approvisionnements	81 78					11 85					117 36		210 99
Equipement						245 21							215 21
Eau	22 00	78 75	58 38	57 00									216 13
Réparations		657 05								39 46	289 72	268 70	1,254 93
Remorquage	1,362 50	280 00	1,052 00		650 00								3,344 50
Quaiage						10 00							10 00
Menues dépenses				12 50	12 54								25 04
Totaux	2,072 62	1,536 05	1,599 88	658 50	899 39	414 56	145 00	140 00	147 50	327 88	746 71	268 70	8,956 79
Frais d'exploitation	2,072 62	879 00	1,599 88	658 50	899 39	147 50							6,[illegible]56 89
Réparat. ordinaires		657 05				267 06	145 00	140 00	147 50	327 88	746 71	268 70	2,699 90
Totaux	2,072 62	1,536 05	1,599 88	658 50	899 39	414 56	145 00	140 00	147 50	327 88	746 71	268 70	8,95[illegible] 79

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

"PRINCE EDWARD."

Items.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	484 50	487 75	472 11	484 50	484 50	147 50	145 00	140 00	147 50	142 50	370 69	360 00	3,866 55
Houille	288 30	....	109 46	....	....	93 00	....	....	....	....	....	....	490 76
Approvisionnements	99 30	....	151 88	....	....	....	....	....	....	....	42 41	....	293 59
Equipement	....	....	61 44	....	....	180 80	....	....	....	....	....	....	242 24
Eau	....	22 08	20 00	179 54	10 00	....	....	....	....	13 20	....	....	244 82
Réparations	51 84	....	....	....	66 00	49 37	....	....	....	....	410 29	....	577 50
Pilotage	....	....	75 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	75 00
Remorquage	....	1,200 00	1,070 00	....	360 00	....	....	....	....	....	150 00	250 00	3,030 00
Quaiage	....	....	50 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	50 00
Menues dépenses	....	....	2 24	15 50	....	....	....	....	....	....	2 45	....	20 19
Totaux	923 94	1,709 83	2,012 13	679 54	920 50	470 67	145 00	140 00	147 50	155 70	975 84	610 00	8,890 65
Frais d'exploitation	872 10	1,709 83	2,012 13	679 54	854 50	240 50	....	....	....	13 20	565 55	250 00	7,197 35
Réparat. ordinaires	51 84	....	....	....	66 00	230 17	145 00	140 00	147 50	142 50	410 29	360 00	1,693 30
Totaux	923 94	1,709 83	2,012 13	679 54	920 50	470 69	145 00	140 00	147 50	155 70	975 84	610 00	8,890 65

"GEO. McKENZIE."

Gages	484 50	487 75	484 50	484 50	145 00	147 50	145 00	140 00	147 50	244 00	347 38	.....	3,257 63
Houille	69 45	.....	170 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00	.....	289 95
Approvisionnements	51 15	.....	119 12	33 04	.....	.....	.....	.....	.....	48 58	7 33	.....	259 22
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	198 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	198 80
Eau	37 63	17 50	22 75	19 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	97 13
Réparations	.....	991 23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85 42	39 04	.....	1,115 69
Remorquage	1,450 00	.....	900 00	182 90	546 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,079 15
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 00	.....	.....	4 00
Menues dépenses	22 25	.....	.....	.....	.....	4 91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27 16
Totaux	2,114 98	1,496 48	1,696 87	719 69	691 25	351 21	145 00	140 00	147 50	382 00	413 75	.....	8,328 73
Frais d'exploitation	2,114 98	505 25	1,696 87	719 69	691 25	152 41	.....	.....	.....	.....	404 71	.....	6,285 16
Réparat. ordinaires	.....	991 23	.....	.....	.....	198 80	145 00	140 00	147 50	382 00	39 04	.....	2,013 57
Totaux	2,114 98	1,496 48	1,696 87	719 69	691 25	351 21	145 00	140 00	147 50	382 00	443 75	.....	8,328 73

"NIPISSING."

Gages	418 50	411 00	425 94	407 45	289 80	56 00	56 00	53 00	.....	.....	.....	450 58	2,568 27
Houille	.....	.....	.....	.....	27 19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	147 50	174 69
Bois	1 50	.....	.....	103 56	8 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	91 90	205 39
Approvisionnements	38 38	13 05	.....	64 35	2 89	.....	.....	.....	.....	.....	96 30	7 50	222 47
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144 37	9 83	154 20
Réparations	13 95	44 02	.....	128 01	26 60	225 00	.....	.....	.....	571 35	3,768 40	56 47	4,833 80
Pilotage	.....	.....	.....	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	15 00
Remorquage	60 00	.....	.....	.....	58 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	118 00
Menues dépenses	3 02	5 40	11 28	0 85	17 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 92	47 02
Totaux	535 35	473 47	437 22	709 22	430 46	281 00	56 00	53 00	.....	571 35	4,009 07	782 70	8,338 84
Frais d'exploitation	521 40	429 45	437 22	581 21	403 86	56 00	56 00	53 00	.....	.....	240 67	726 23	3,505 04
Réparat. ordinaires	13 95	44 02	.....	77 73	26 60	.....	.....	.....	.....	.....	93 87	56 47	312 64
do extraordinaires	.....	.....	.....	50 28	.....	225 00	.....	.....	.....	571 35	3,674 53	.....	4,521 16
Totaux	535 35	473 47	437 22	709 22	430 46	281 00	56 00	53 00	.....	571 35	4,009 07	782 70	8,338 84

Etat détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

"QUEEN OF CANADA."

Items.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts
Gages	615 19	606 73	638 88	546 55	359 25	56 00	56 00	53 00	....	....	194 13	442 25	3,567 98
Houille	32 50	....	....	147 66	21 88	....	....	....	....	....	....	227 13	429 17
Bois	22 00	80 54	64 63	....	....	....	....	....	....	....	....	....	167 17
Approvisionnements	39 91	10 30	14 05	....	39 77	....	....	....	....	93 35	19 40	7 65	224 43
Equipement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5 95	57 80	4 72	63 47
Réparations	12 75	20 74	79 84	2 18	57 71	....	....	....	309 26	789 82	978 17	103 99	2,354 46
Remorquage	40 00	....	121 50	424 10	225 00	....	....	....	....	....	260 00	....	1,070 60
Menues dépenses	....	10 85	....	....	5 00	....	....	....	....	....	....	....	15 85
Totaux	762 35	729 16	918 90	1,120 49	708 61	56 00	56 00	53 00	309 26	889 12	1,509 50	785 74	7,898 13
Frais d'exploitation	749 60	708 42	839 06	1,118 31	650 90	56 00	56 00	53 00	....	99 30	531 33	681 75	5,543 67
Réparat. ordinaires	12 75	20 74	79 84	2 18	57 71	....	....	....	....	46 63	10 70	103 99	334 54
do extraordinaires	....	....	....	....	....	....	....	....	309 26	743 19	967 47	....	2,019 92
Totaux	762 35	729 16	918 90	1,120 49	708 61	56 00	56 00	53 00	309 26	889 12	1,509 50	785 7[illegible]	7,898 13

"CHALLENGE."

Items.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	293 55	398 70	322 00	319 04	260 35	40 00	48 00	106 25	107 50	156 83	248 08	340 00	2,640 30
Houille	101 00	....	....	....	33 00	....	....	....	....	....	24 01	2 63	160 64
Bois	....	155 50	158 25	143 81	60 00	....	....	....	....	....	45 50	195 00	758 06
Vivres	111 06	125 55	128 33	115 08	85 68	....	....	....	....	....	32 76	121 50	719 96
Approvisionnements	25 86	9 05	....	27 53	17 40	....	....	....	....	17 50	90 37	37 48	225 19
Réparations	2 50	46 15	39 15	20 92	200 33	70 00	....	....	....	855 31	....	2,479 75	3,714 11
Remorquage	445 00	....	418 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	863 00
Menues dépenses	....	....	....	13 32	....	....	38 00	....	....	14 15	21 22	2 28	88 97
Totaux	978 97	734 95	1,065 73	639 70	656 76	110 00	86 00	106 25	107 50	1,043 79	461 94	3,178 61	9,170 23
Frais d'exploitation	976 47	688 80	1,026 58	618 78	456 43	40 00	86 00	106 25	107 50	188 48	461 94	698 89	5,456 12
Réparat. ordinaires	2 50	46 15	39 15	20 92	200 33	....	....	....	....	205 70	....	35 75	550 50
do extraordinaires	....	....	....	....	....	70 00	....	....	....	649 61	....	2,444 00	3,163 61
Totaux	978 97	734 95	1,065 73	639 70	656 76	110 00	86 00	106 25	107 50	1,043 79	461 94	3,178 64	9,170 23

NATURE ET QUANTITÉ des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

"ST. LAWRENCE."

Nature des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Déc'bre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
													Vgs. cubes.
Gravier	....	....	1,838	2,800	1,487	....	....	....	....	....	....	....	6,125
Argile	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,400	350	1,750
Argile et pierre	....	....	1,839	2,800	1,487	....	....	....	....	....	....	....	6,126
Sable ordinaire	9,625	7,175	2,185	2,800	1,488	....	....	....	....	963	525	3,062	27,823
Vase	....	....	1,838	2,800	1,488	....	....	....	....	962	1,400	....	8,488
Totaux	9,625	7,175	7,700	11,200	5,950	....	....	....	....	1,925	3,325	3,412	50,312

"CANADA."

Nature des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Déc'bre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Tuf	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	360	360
Gravier	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	360	360
Argile	3,780	990	....	....	....	180	1,440	1,980	2,700	....	....	....	11,070
Argile et pierre	315	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	315
Sable ordinaire	....	810	....	....	....	....	....	....	....	....	....	90	900
Vase	315	3,150	2,880	4,500	3,960	270	....	....	....	....	....	....	15,075
Totaux	4,410	4,950	2,880	4,500	3,960	450	1,440	1,980	2,700	....	....	810	28,080

NATURE ET QUANTITÉ des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882—*Suite.*

"NEW DOMINION."

Nature des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc'bre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Maî.	Juin.	Grands totaux.
													Vgs. cubes.
rgile	....	....	13,255	4,410	....	....	....	....	....	....	....	....	17,665
Able ordinaire	....	....	....	5,740	2,205	....	....	....	....	....	....	....	7,945
aase	7,735	13,790	45	....	....	....	....	....	....	....	....	....	21.570
Totaux	7,735	13,790	13,300	10,150	2,205	....	....	....	....	....	....	....	47,180

"CAPE BRETON."

Nature des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc'bre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Maî.	Juin.	Grands totaux.
Gravier	5,410	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5,410
Sable ordinaire	2,400	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,400
do très fin	....	4,815	3,625	2.308	....	....	....	....	....	....	....	....	10,748
Vase	....	1,030	1,690	2,308	....	....	....	....	....	....	455	6,870	12,352
Totaux	7,810	5,845	5,315	4,615	....	....	....	....	....	....	455	6,870	30,910

"PRINCE EDWARD."

Nature des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc'bre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Maî.	Juin.	Grands totaux.
Tuf	1,800	....	....	90	....	....	....	....	....	....	....	....	1,890
Argile	450	....	1,410	1,470	....	....	....	....	....	....	....	....	3,330
Sable ordinaire	6,540	1,620	....	45	360	....	....	....	....	....	1,598	3,450	13,613
Vase	1,980	7,920	9,390	2,220	3,420	....	....	....	....	....	1,597	1,965	28,492
Totaux	10,770	9,540	10,800	3,825	3,780	....	....	....	....	....	3,195	5,415	47,325

"GEO. McKENZIE."

Gravier												138	138
Argile et pierre	2,361	2,273	742										5,376
Sable ordinaire				3,694								138	3,832
do très fin		226	3,152										3,378
Totaux	2,361	2,499	3,894	3,69+								276	12,724

"NIPISSING."

Cailloux			2,118¼	863									2,981¼
Argile	5,850	637¼	5,006¼	5,812½	1,575							3,037½	21,919
Argile et pierre		1,368¾											1,368¾
Sable ordinaire	225	1,443¾		299½									1,968¼
Totaux	6,075	3,450	7,125	6,975	1,575							3,037½	28,237½

"QUEEN OF CANADA."

Tuf											500	525	1,025
Gravier												700	700
Argile	6,600	7,100	5,350										19,050
Sable ordinaire			225	2,225	1,250								3,700
Totaux	6,600	7,100	5,575	2,225	1,250						500	1,225	24,475

NATURE ET QUANTITÉ des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882—*Suite.*

" CHALLENGE."

NATURE DES MATIÈRES ENLEVÉES.	Juillet.	Août.	Septembr'	Octobre.	Novembre.	Déc'bre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
													Vgs. cub.
Cailloux			551	3,364	580						150	2,050	6,995
Gravier			4,263	3,451	609						150	2,200	10,673
Argile	4,930	15,312	1,740	609	261							1,450	24,302
Argile et pierre	348											1,450	4,988
Sable ordinaire	1,450												1,450
do très fin			348	406								2,450	3,204
Vase	1,102	928											2,030
Totaux	7,830	16,240	6,902	9,222	3,248						300	9,600	53,342

"THE DREDGER"—(Col.-Britannique.)

NATURE DES MATIÈRES ENLEVÉES.	Juillet.	Août.	Septembr'	Octobre.	Novembre.	Déc'bre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Argile compacte							1,404	2,160	2,844				6,408
Sable									720	360			1,080
Argile et sable									756	972			1,728
Gravier et cailloux										864			864
Houille et sable										1,224			1,224
do galets										504			504
Sable et do											5,292	5,256	10,548
Totaux							1,404	2,160	4,320	3,924	5,292	5,256	22,356

Frais d'exploitation	$7,459 72
Réparations	3,372 98
Total	$10,832 70

Quantité draguée .... 22,356 verges cubes.
Coût par verge .... 48 $\frac{45}{100}$ centins.

Frais de dragage dans l'Ile du Prince-Edouard, du 1er juillet 1873 au 30 juin 1882.

Comté.	Localité.	Total pour les neuf années terminées le 30 juin 1881.			Pour l'année 1881-82.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût. par comté.			
		Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
King's	Grande Rivière	46,110	8,963 97					46,110	8,963 97	
	Rivière Montague	106,140	17,119 43	26,083 40				106,140	17,119 43	
	Murray Harbour				5,415	1,070 59	1,070 59	5,415	1,070 59	27,153 99
Queen's	Quai du ch. de f., Charlottetown	41,303	10,264 56					41,303	10,264 56	
	Passage d eau do	300	43 48					300	43 48	
	Crapaud	62,980	16,583 23		12,990	2,568 23		75,970	19,151 46	
	Pownal	41,970	9 197 62					41,970	9,197 62	
	Passage d'eau de Rocky-Point.	21,360	3,096 29					21,360	3,096 29	
	Rivière Vernon	17,860	6,326 72					17,860	6,326 72	
	Iles Wood	2,780	548 00					2,780	548 00	
	Crique des Neuf-Milles	9,750	1,956 63		21,900	4,329 83		31,650	6,286 46	
	Quai de Hickey	750	150 51					750	150 51	
	Pointe de Carr	12,165	2,441 28	50,608 32				12,165	2,441 28	
	Pinette				3,825	756 24		3,825	756 24	
	Fort Augustus				3,195	631 68	8,285 98	3,195	631 68	58,894 30
		363,468	76,691 72	76,691 72	47,325	9,356 57	9,356 57	410,793	86,048 29	86,048 29

Frais de dragage dans Québec pour les dix années terminées le 30 juin 1882, pris sur les crédits pour les provinces maritimes.

Comté.	Localité.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût. par comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
Iles de la Madeleine comté de Gaspé.	Havre-aux-Maisons	6,800	2,392 92		Nil.			6,800	2,392 92	
	Amherst	495	242 05	2,634 97	Nil.			495	242 05	2,634 97
Témiscouata	Rivière-du-Loup	2,587½	825 47	825 47	Nil.			2,587½	825 47	825 47
		9,882½	3,460 44	3,460 44				9,882½	3,460 44	3,460 44

FRAIS de dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les dix années terminées le 30 juin 1882.

Comté.	Localité.	Total pour les neuf anées terminées le 30 juin 1881. Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Pour l'année 1881-82. Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Vgs. cub.	$ cts.	$ cts	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15	....	....	....	....	22,025	3,649 15	....
	Havre-aux-Bouches	10,568	2,498 48	....	....	....	....	10,568	2,498 48	....
	Tracadie	2,580	675 26	6,822 89	....	....	....	2,580	675 26	6,82[illegible] 89
Cap-Breton	Lingan	22,267	9,275 56	....	....	....	....	22,267	9,275 56	....
	Sydney	30,100	10,658 91	....	24,5[illegible]0	7,122 63	....	54,600	17,781 54	....
	Petite Baie Glacée	13,387½	3,483 67	23,418 14	4,375	1,271 89	....	17,762½	4,755 56	....
	Port Caledonia	....	....	....	4,637½	1,318 20	9,742 72	4,637½	1,348 20	33,160 86
Colchester	Tâtamagauche	17,130	3,323 77	3,323 77	6,870	2,095 05	2,095 05	24,000	5,418 82	5,418 82
Cumberland	Parrsboro'	18,305	5,304 68	....	10,640	2,500 00	2,500 00	28 945	7,804 68	....
	[illegible]	50,885	9,908 28	15,212 96	....	....	....	50,885	9,908 28	17,712 96
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		....	....	....	5,400	1,413 53	....
	[illegible]	[illegible]	[illegible]		....	....	....	26,230	6,546 70	....
	[illegible]	[illegible]	782 00	8,742 23	....	....	....	2,160	78[illegible] 00	....
	[illegible]			....	810	354 10	354 10	810	354 10	9,096 33
Halifax	[illegible]	[illegible]	[illegible] 71	....	....	....	....	3,920	2,593 71	....
	Halifax	6,177	2,[illegible]63 38	....	....	....	....	6,177	2,063 38	....
	Anse au Hareng	12,1[illegible]1	8,015 05	....	....	....	....	12,111	8,015 05	....
	Ketch Harbor	2 989	985 59	....	....	....	....	2,989	985 59	....
	Quai de Roche	1,750	620 [illegible]	14,278 01	....	....	....	1,750	620 28	14,278 01
Inverness	Chéticamp	54,135	11,731 08	....	....	....	....	54,135	11,731 08	....
	Mabou	1,168	468 50	12,199 58	12,724	8,765 19	8,765 19	13,892	9,233 69	20,964 77
Lunenburg	Lunenburg	29,070	10,849 66	....	....	....	....	29,070	10,849 66	....
	Baie Mahone	21,844	5,958 65	6,808 31	....	....	....	21,844	5,958 65	....
	Anse Voglers	....	....	....	11,610	5,075 53	5,075 53	11,610	5,075 53	21,883 84
Pictou	Quai de la [illegible]ie houil. d'Acadie	7,000	2,535 00	....	....	....	....	7,000	2,535 00	....
	Mines Albion	9,475	2,181 25	....	....	....	....	9,475	2,181 25	....

	Rivière de l'Est	88,870	19,559 53	…	…	…	…	88,870	19,559 53	…
	Quai de la C. de houille, Halifax	1,650	359 90	…	…	…	…	1,650	359 90	…
	Quai public de Pictou	7,020	1,726 72	…	…	…	…	7,020	1,726 72	…
	Quai du ch. de fer de Pictou	29,889	9,264 29	…	…	…	…	29,889	9,264 29	…
	Débarcadère de Pictou	2,970	1,366 92	…	…	…	…	2,970	1,366 92	…
	Quai des mines de Vale	1,395	682 15	…	…	…	…	1,395	682 15	…
	Riv. John, chantier de nav. do Banc	59,707	12,932 70	…	18,630	5,681 32	…	78,337	18,614 02	…
	Quai à houille, riv. du Milieu	3,330	996 39	…	…	…	…	3,330	996 39	…
	New-Glasgow	20,900	4,055 29	55,660 14	5,410	1,649 80	7,331 12	26,310	5,705 09	62,991 26
Queens	Liverpool	12,940	4,762 38	4,762 38	…	…	…	12,940	4,762 38	4,762 38
Richmond	D'Escousse, Cap La Ronde	7,000	2,535 20	…	…	…	…	7,000	2,535 20	…
	Canal Saint-Pierre	72,616	22,164 76	24,699 96	…	…	…	72,616	22,164 76	24,699 96
Shelburne	Lockport	20,825	6,334 85	6,334 85	…	…	…	20,825	6,334 85	6,334 85
armouth	Yarmouth	42,517	13,687 25	13,687 25	…	…	…	42,517	13,687 25	13,687 25
Hants	Windsor	5,450	1,477 60	1,477 60	…	150 00	150 00	5,450	1,627 60	1,627 60
		747,755½	207,428 07	207,428 07	100,206½	36,013 71	36,013 71	847,962	243,441 78	243,441 78

FRAIS de dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les dix années expirées le 30 juin 1882.

Comté.	Localité.	Total pour les neuf années expirées le 30 juin 1881.			Pour l'année 1881-82.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
Gloucester	Bathurst, banc du Phoque... } do banc du Lest......... }	72,607½	20,629 52	20,629 52	....	....	....	72,607½	20,629 52	20,629 52
Kent..................	Richibouctou..........................	47,735	14,299 54	....	....	....	....	47,735	14,299 54	....
	Bouctouche	5,445	1,629 24	15,928 78	....	....	....	5,445	1,629 24	....
	Bouctouche, banc..................	....	....	....	7,560	3,305 00	....	7,560	3,305 00	....
	Cocagne......	....	....	....	1,800	786 90	4,091 90	1,800	786 90	20,020 68
Northumberland ...	Batture du Fer-à-Cheval, Miramichi..............................	136,967½	37,410 14	37,410 14	16,800	4,884 09	4,884 09	153,767½	42,294 23	42,294 23
Queens..............	Grand Lac	34,160	6,375 44	....	....	....	....	34,160	6,375 44	....
	Jemseg...................	45,720	10,256 88	....	....	....	....	47,520	10,256 88	....
	Washademoak........................	48,975	6,340 83	22,973 15	....	....	....	48,975	6,340 83	22,973 15
Saint-Jean	Terminus du chemin de fer Int. Saint Jean..........................	139,810	37,130 01	37,130 01	....	....	....	139,810	37,130 01	....
	do Ile Navy......	....	....	....	6,300	2,754 17	....	6,300	2,754 17	....
	Anse au Marbre..........	....	....	....	29,925	4,374 40	....	29,925	4,374 40	....
	Barnhill et Murray	....	....	....	9,310	1,360 93	8,489 50	9,310	1,360 93	45,619 51
Sunbury......	Oromocto...............................	99,058	21,509 74	21,509 74	7,945	1,161 38	1,161 38	107,003	22,671 12	22,671 12
Westmoreland	Pointe du Chêne......	3,240	796 94	796 94	....	....	....	3,240	796 94	796 94
York......	Frédéricton.....................	39,395	7,699 15	7,699 15	....	....	....	39,395	7,699 15	7,699 15
*Dragueur *New Dominion*....................................		....	777 84	777 84	....	....	....	....	777 84	777 84
		673,113	164,855 27	164,855 27	79,640	18,626 87	18,626 87	752,753	183,482 14	183,482 14

* Le dragueur n'a pas été employé en 1880-81 ; les dépenses sont pour soins et réparations.

DÉTAILS des dragages faits dans Québec et Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Dragueur.	Localité.	Comté.	Province.	Quantité.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.
					Vgs. cubes.	$ cts.	Centins.
" Nipissing "	Berthier *en haut*	Berthier	Québec	225	28,237	8,338 84	$29\frac{5}{8}$
	Saint-Ours	Richelieu	do	9,300			
	Charlemagne	L'Assomption	do	15,675			
	Saint-Placide	Deux-Montagnes	do	3,037			
" Queen of Canada "	Beauharnois	Beauharnois	Québec	3,650	24,475	7,898 13	$33\frac{1}{4}$
	Rigaud	Vaudreuil	do	15,400			
	Gatineau	Ottawa	do	3,700			
	Laprairie	Laprairie	do	1,725			
" Challenge "	Port-Albert	Huron	Ontario	3,422	53,342	9,170 23	$17\frac{1}{5}$
	Bruce Mines	Algoma	do	22,388			
	Goderich	Bruce	do	27,532			

DÉTAILS des dragages faits dans les Provinces Maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	Nouveau-Brunswick.		
			Quantité.	Coût.	Coût total.
			Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
"New Dominion"	Anse au Marbre	Saint-Jean	27,925	4,374 40	....
	Barnhill et Murrays	do	9,310	1,360 93	....
	Battures d'Oromocto	Sunbury	7,945	1,161 38	6,896 71
"Canada"	Barre de Bouctouche	Kent	7,560	3,365 00	....
	Cocagne	do	1,800	786 90	....
	Anse Voglers	Lunenburg	....	....	....
	Navy Island, Saint-Jean	Saint-Jean	6,300	2,754 17	6,846 07
	Sherbrooke	Guysboro'	....	....	....
"Cape Breton"	New-Glasgow	Pictou	....	....	....
	Rivière John	do	....	....	....
	Tâtamagauche	Colchester	....	....	....
"Prince Edward"	Crapaud	Queens	....	....	....
	Crique des Neuf-Milles	do	....	....	....
	Pinette	do	....	....	....
	Fort Augustus, riv. de l'Est.	do	....	....	....
	Havre Murray, Kings-Sud	Kings	....	....	....
"St. Lawrence"	Batture du Fer-à-Cheval	Northumberland	16,800	4,884 09	4,884 09
	Port Caledonia	Cap-Breton	....	....	....
	Sydney, C.B	do	....	....	....
	Petite Baie Glacée	do	....	....	....
"Geo. McKenzie"	Mabou	Inverness, C.B	....	....	....
A la main	Rivière de l'Ile-aux-Perdrix	Cumberland	....	....	....
do	Windsor	Hants	....	....	....
			79,640	....	18,626 87

Dragueur.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.	
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
	Vgs. cubes.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.
"New Dominion"	47,180	6,896 71	....	....
"Canada"	15,660	6,846 07	12,420	5,429 63
"Cape Breton"	....	....	30,910	9,426 17
"Prince Edward"	....	....	....	....
"St. Lawrence"	16,800	4,884 09	33,512½	9,742 72
"Geo. McKenzie"	....	....	12,724	8,765 19
	79,640	18,626 87	89,566½	33,363 71

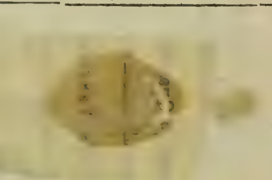
pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Nouvelle-Écosse.			Ile du Prince-Edouard.			Quantité par chaque dragueur.	Coût total.
Quantité.	Coût.	Coût total.	Quantité.	Coût.	Coût total.		
Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.
						47,180	6,896 71
11,610	5,075 53						
810	354 10	5,429 63				28,080	12,275 70
5,410	1,649 80						
18,630	5,681 32						
6,870	2,095 05	9,426 17				30,910	9,426 17
			12,990	2,568 23			
			21,900	4,329 83			
			3,825	756 24			
			3,195	631 68			
			5,415	1,070 59	9,356 57	47,325	9,356 57
4,637½	1,348 20						
24,500	7,122 63						
4,375	1,271 89	9,742 72				50,312½	14,626 81
12,724	8,765 19	8,765 19				12,724	8,765 19
10,640	2,500 00					10,640	2,500 00
	150 00	2,650 00					150 00
100,206½		36,013 71	47,325		9,356 57	227,171½	63,997 15

Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Frais de dragage.	Surintendance.	Total de la dépense.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	Cents.
		47,180	6,553 28	343 43	6,896 71	14·6178
		28,080	11,664 42	611 28	12,275 70	43·7169
		30,910	8,956 79	469 38	9,426 17	30·4955
47,325	9,356 57	47,325	8,890 65	465 92	9,356 57	19·7706
		50,312½	13,898 45	728 36	14,626 81	29·0719
		12,724	8,328 73	436 46	8,765 19	68·8870
47,325	9,356 57	216,531½	58,292 32	3,054 83	61,347 15	28·3317

ETAT des travaux de dragage exécutés dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense par chaque dragueur, pour les dix ans expirés le 30 juin 1882.

Dragueur.	Quantités totales et frais pour les neuf ans depuis 1872-3 à 1880-81.			1881-82.			Total pour les dix ans expirés le 30 juin 1882.		
	Quantité totale.	Coût total	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.
	Vgs cubes.	$ cts.	Cents.	Vgs cubes.	$ cts.	Cents.	Vgs cubes.	$ cts.	Cents.
" New Dominion "	347,318	71,200 19	0·20 500	47,180	6,896 71	0·14 6178	391,498	78,096 90	0·19 7965
" Canada "	279,674	91 455 12	0·32 700	28,080	12,275 70	0·43 7169	307,754	103,730 82	0·33 7057
" Cape Breton "	335,278	77,619 86	0·23 121	30,910	9,426 17	0·30 4955	366,188	87,046 03	0·23 7708
" Prince Edward "	363,473	76,691 72	0·21 099	47,325	9,356 57	0·19 7706	410,798	86,048 29	0·20 9466
" St. Lawrence "	319,879	92,559 18	0·28 935	50,312½	14,626 81	0·29 0719	370,191½	107,185 99	0·28 9545
" Geo. McKenzie "	124,847	36,124 20	0·28 934	12,724	8,765 19	0·68 8870	137,571	44,889 39	0·32 6299
	1,770,469	445,650 27	0·25 171	216,531½	61,347 15	0·28 3317	1,987,000½	506,997 42	0·25 5157



PERCÉ.

RAPPORT SUR LE BRISE-LAMES PROJETÉ.

BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHEF,
DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 7 février 1882.

N° 3558.

MONSIEUR,—Pendant la dernière session du parlement, un crédit de $500.00 a été voté pour des sondages et études à la Baie de Percé, Gaspé. J'ai aujourd'hui l'honneur de faire rapport que ce travail a été fait par M. Charles F. Roy, I.C., et j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joints, pour l'information de l'honorable ministre, son rapport et copie du plan qu'il a préparé.

M. Roy propose la construction de trois jetées distinctes, ayant une longueur collective de 1,600 pieds, placées de manière à laisser libre accès aux bateaux et navires et à leur fournir un abri contre les vents de l'est; M. Roy évalue à $60,900.00 le coût des constructions ainsi projetées. Toutefois, il ajoute que les jetées n 1 et 2 pourraient bien être suffisantes et que la construction de la jetée n° 3 ne serait pas alors indispensable; dans ce cas, il calcule que $39,000 suffiraient pour couvrir les dépenses.

En examinant les détails de l'évaluation fournie par M. Roy, je constate qu'il n'a pas mentionné le fer requis pour ces constructions, article qui représente un montant assez considérable.

Les dessins des constructions proposées indiquent des brise-lames en coffrage rempli de pierre, et entourés d'un enrochement ayant une inclinaison de 2 sur 1 sur les côtés et aux extrémités exposés à la mer.

Au brise-lames de *Negro Point*, port de Saint-Jean, on a constaté que la pierre posée à cette inclinaison, du côté du large, ne résiste pas à l'action des flots, mais a été déplacée jusqu'à une inclinaison de 4 à 6 sur 1. Il en résulte que pour maintenir un enrochement à Percé, où la mer est aussi forte, sinon plus forte qu'à Saint-Jean, il faudra employer au moins deux fois plus de pierre que la quantité indiquée comme suffisante par M. Roy.

Avec ces additions, j'évalue aux chiffres suivants les frais des constructions projetées à Percé;

Jetée n° 1	$38,000
" " 2	15,650
" " 3	34,850
A ajouter pour contrôle	8,200
Total	$97,000

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

(*Original.*) SAINTE-ANNE, 20 décembre 1881.

CHER MONSIEUR,—Pour votre information et celle de monsieur le ministre, j'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur la construction du brise-lames demandé dans la baie de Percé pour la protection des bateaux de pêche.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre, etc.,
CH. F. ROY.

HENRY F. PERLEY, écr.,
Ottawa.

RAPPORT.

Brise-lames dans la baie de Percé, P. Q.

La construction d'un brise-lames dans la baie de Percé est un sujet soumis à l'étude depuis quelques années. A plusieurs reprises, l'étendue des dégâts de toute nature, causés faute d'abri suffisant par les tempêtes toujours fréquentes dans cette région, ont été signalés à l'autorité.

La baie de Percé présente une ouverture de 125° à la rose des vents soufflant du N. N. E., tournant par l'est et le sud. Les vents d'est sont les plus fréquents et ceux dont les effets sont le plus redoutés.

On demande de créer dans la baie de Percé un abri suffisant et sûr pour la protection des bateaux de pêche, au moyen de travaux à la mer ayant la force de résistance voulue, avec dépenses limitées. L'orientation peu favorable de la côte, un fond inégal et une trop grande profondeur d'eau dans certaines parties de la baie augmentent de beaucoup la difficulté du problème à résoudre.

En octobre dernier, je recevais instruction de me rendre sur les lieux, continuer le travail commencé en 1879, faire de nouvelles études et préparer un rapport final sur cette matière. Au cours de mon voyage, je me suis particulièrement occupé à tirer parti de toutes les informations prises aux meilleures sources, et à mettre à profit les connaissances et l'expérience acquises par les hommes pratiques de l'endroit.

De toutes les études faites et de toutes les informations obtenues, il ressort que la construction d'un brise-lames dans la baie de Percé, ayant une valeur pratique et la solidité voulue, nécessitera une dépense relativement considérable. Le projet actuellement soumis à votre appréciation se trouve dans ces conditions.

Ce projet comporte la construction de trois jetées ou *blocs* distincts, ayant une longueur collective de seize cents pieds (1,600), placés aux endroits et dans la direction indiquée sur le plan annexé. La surface abritée au moyen du brise-lames ainsi construit sera d'accès facile en tout temps et offrira un abri sûr à plus de trois cents bateaux qui pourront y trouver place en même temps.

Ces jetées pourraient être construites successivement d'année en année et dans l'ordre des numéros qui les distinguent. Le bois nécessaire à leur construction pourra être en grande partie tiré des forêts voisines, et la pierre pour le lestage et la protection des ouvrages en bois se trouve à proximité.

Il y a lieu d'espérer que l'abri créé par la construction des deux premières jetées ou *blocs* sera suffisant pour ne point rendre indispensable la construction du troisième (n° 3). Ainsi limité, le coût probable de l'entreprise serait de trente-huit mille huit cent vingt-quatre piastres et cinquante centins ($38,824.50.)

Au cas contraire, la totalité des dépenses à encourir pour compléter les trois jetées ou *blocs* qui font partie du projet soumis, tel qu'indiqué sur le plan et pour protéger les charpentes en coffrage contre l'action des vagues par un enrochement suffisant au dehors, ne peut guère être évalué à moins de soixante mille neuf cents piastres ($60,900.00).

CH. F. ROY, *I. C.*

Sainte-Anne, 20 décembre 1881.

RAPPORT SUR LE PORT DE TORONTO.

PAR JAMES B. EADS, I.C.

A l'honorable sir H. L. LANGEVIN, C.B., C.C.M.G.,
Ministre des Travaux publics, Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur le port de Toronto.

Avant d'inspecter personnellement le port, j'avais exprimé le désir d'avoir certains renseignements qui pussent m'être de quelque utilité dans l'étude des questions sur lesquelles on me demandait mon avis. En réponse à cette demande je reçus une compilation des annales du port intitulées : " Mémoire accompagné de plans et documents relalifs à l'état passé et présent du port de Toronto." Je reçus aussi la lettre que voici :

" (N° 6532, suj. 13.)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA,
" OTTAWA, 19 avril 1881.

" MONSIEUR,—Les renseignements que vous désirez avoir sur le port de Toronto avant l'inspection que vous devez faire de celui-ci ayant été préparés, je vous les transmets sous la forme d'une brochure, et l'honorable ministre vous prie de commencer vos travaux aussitôt que la chose vous sera possible.

" Deux points exigeront votre sérieuse attention :—

" L'entrée de l'ouest—la largeur et la profondeur qu'il convient de lui donner, et les mesures à prendre pour les conserver, ainsi que pour empêcher ou prévenir l'accroissement du haut fond de l'île au nord et à l'ouest, soit par des constructions établies à l'entrée ou à partir de l'île, ou aux deux endroits.

" L'entrée de l'est—s'il est désirable qu'elle reste ouverte, et, dans ce dernier cas, les mesures à prendre pour lui conserver une largeur suffisante et une profondeur égale à celle de l'entrée de l'ouest; et si elle doit être fermée, la manière dont elle doit l'être et de pourvoir à son entretien futur.

" Vous aurez l'obligeance de faire un rapport complet sur ces deux sujets, ainsi que sur toutes les autres questions se rattachant à la conservation ou à l'amélioration du port qui pourront se présenter à vous dans le cours de votre examen ; ce rapport devra être accompagné de plans et d'une estimation des frais, ainsi que des recommandations que vous jugerez à propos de faire.

" Quoique certains sujets soient spécialement signalés à votre attention, le ministre désire que votre rapport soit complet et embrasse tout ce qui pourra avoir trait à l'objet de votre étude.

" Vous voudrez bien faire connaître à l'ingénieur en chef l'époque où vous vous proposez d'aller à Toronto.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

" F. H. ENNIS, secrétaire."

Le mémoire et ses annexes contiennent, relativement au sujet qui nous occupe, une masse de renseignements qui aideront puissamment à se former une opinion exacte sur les mérites des systèmes de constructions qui ont été ou qui pourront être suggérés pour l'avantage du port. Mais comme il pourrait être difficile d'examiner attentivement ces faits *in extenso* en prenant connaissance du présent rapport, et comme ils forment partie de la preuve sur laquelle je me suis basé, je crois qu'il vaut mieux joindre à ce rapport une copie du mémoire, attendu qu'il contient sous une forme concise le résumé des renseignements intercalés dans tout le volume.

Vers la fin du mois de juin dernier, je me rendis à Toronto, où je rencontrai M. Henry F. Perley, l'ingénieur en chef, à qui j'avais donné rendez-vous. Grâce à son obligeance, j'eus toutes les facilités possibles pour inspecter à mon aise le port et son abord. Je fus accompagné dans mon inspection par l'ingénieur en chef et par M.

Kivas Tully, ingénieur du port, qui me donnèrent verbalement plusieurs renseignements très utiles. Les connaissances que M. Tully possède du port sont le résultat de plusieurs années d'une étude minutieuse et intelligente de ses fluctuations, pendant qu'il résidait à Toronto. Dans le cours de ma visite j'ai fait une inspection aussi complète que je la voulais et je me suis mis parfaitement au courant des causes qui, suivant moi, ont amené la détérioration du port.

Comme il n'avait été fait aucun relèvement régulier du port depuis 1879, et comme il importait d'avoir une connaissance exacte des changements les plus récents qui s'y étaient produits, non-seulement pour arriver à une solution précise du problème, mais encore pour établir une estimation correcte des frais des travaux nécessaires à son amélioration, je demandai qu'un autre relèvement fût fait en tenant spécialement compte des changements survenus à ses deux entrées, où les nouvelles constructions seraient probablement placées. L'ingénieur fit faire ce relèvement dans les mois de juillet et d'août, et on m'en a communiqué les résultats. Je suis donc en possession de toutes les informations nécessaires pour étudier la question en connaissance de cause et sous toutes ses faces. J'ai fait cette étude et j'espère réussir à présenter au gouvernement, sous un jour aussi clair qu'elles se sont offertes à mon esprit, les différentes raisons qui m'ont porté à faire les recommandations soumises plus loin. Pour m'aider dans cette partie de ma tâche, je désire rappeler au lecteur les trois faits suivants, qui me paraissent être les phénomènes les plus importants à noter dans l'étude du nouveau problème présenté par le port de Toronto.

1. Pendant près d'un siècle il y a eu croissance constante de la pointe septentrionale de la presqu'île dans la direction du quai de la Reine.

2. Quoique ce prolongement ait diminué la *largeur* et la *profondeur* dans l'entrée ou tranchée du port, il n'a pas sensiblement changé la *distance* qui existait, il y a soixante-trois ans, entre l'eau profonde immédiatement en dedans du port et celle qui se trouve près de l'entrée au dehors.

3. Tandis que la crête de l'extrémité de la presqu'île s'est avancée d'environ 1,700 pieds à l'ouest dans les soixante-trois dernières années, sa face submergée sur ce côté s'est considérablement reculée, et l'eau profonde du lac sur la rive occidentale s'est avancée vers l'est dans la même proportion ; il en est résulté sur ce côté de la presqu'île une pente beaucoup plus rapide; jusqu'à une profondeur d'au moins 18 pieds, qu'en 1818.

Ces trois faits sont si importants que j'en donne ici la preuve, chacun dans son ordre.

A l'appui du *premier*, nous apprenons qu'en 1788 M. J. Collins, sous-arpenteur général, faisait rapport que le chenal navigable pour les navires avait 1,500 pieds de largeur et de 18 à 20 de profondeur. A cette époque les eaux du lac étaient très hautes dit-il. Le relèvement fait par Bouchette, cinq ans plus tard, constate seulement 15 pieds comme profondeur maxima, et un chenal de 480 verges de large. Une bonne partie de la différence entre le maximum de la profondeur et de la largeur et celui accusé par Collins était due, sans doute, au niveau différent auquel Bouchette rattachait ses mesurages.

On lit dans le très intéressant et instructif rapport de M. Sandford Fleming (page 64 de l'annexe du mémoire) :—

" En comparant les cartes de Bouchette, Bayfield et Bonnycastle avec celles que j'ai dressées d'après un récent relèvement (en 1850), et qui indiquent l'état actuel de la presqu'île, nous obtenons les résultats suivants:—

" Premièrement—que le chenal entre les niveaux d'eau de dix (10) pieds était, en

" 1796, d'environ 480 verges de large,
" 1828, d'environ 310 verges de large,
" 1835, d'environ 260 verges de large,
" 1850, d'environ 120 verges de large."

Cette comparaison mérite confiance, pour la raison qu'elle a été faite par un ingénieur circonspect et intelligent qui avait alors sous la main, à Toronto même,

les données nécessaires pour établir la différence dans les niveaux du lac auxquels les divers relèvements se rattachaient, données sans lesquelles il aurait été impossible de faire une comparaison exacte de ces relèvements.

D'après ces comparaisons et ses calculs, M. Fleming en est venu à la conclusion que l'accroissement de la presqu'île au nord a diminué la largeur du chenal dans la proportion de sept à dix verges annuellement, et que cela nécessitait un dépôt d'environ 11,000 verges cubes par année. On constate que l'accroissement annuel pendant les années couvertes par sa comparaison est remarqablement constante et régulière.

Le 11 avril de cette année,—ainsi qu'il ressort de la carte des relèvements comparatifs de 1875 à 1879 inclusivement,—la longueur entre le quai de la Reine et la ligne de contour de dix pieds sur la presqu'île n'était que d'environ 225 pieds, et il n'y a pas de doute qu'une bonne partie de cette longueur est due au dragage.

Le *second fait* est démontré par la comparaison du relèvement de M. Fleming fait en 1850, avec le plus récent fait cette année. Les lignes de contour de 15 pieds, en dedans et en dehors, sur le dernier relèvement, mesurées à travers la pointe de la presqu'île, où elles se rapprochaient le plus, sont à environ 2,400 pieds de distance l'une de l'autre.

En comparant les derniers contours avec les contours de 15 pieds de M. Fleming, on devra observer qu'il y a deux sondages de 15 pieds sur sa carte, dans le pli de la courbe extérieure, qui n'y sont pas compris. Si la courbe était tirée sur le contour extérieur, comme elle pourrait fort bien l'être, la ligne serait reculée d'environ 420 pieds. La distance serait alors d'environ 2,200 pieds entre les deux contours de 15 pieds sur la carte de M. Fleming, si elle était mesurée sur la ligne de moindre distance entre les mêmes contours d'après le relèvement de 1881. Cette ligne traverse l'extrémité de la presqu'île à environ 1,350 pieds de l'extrémité du quai de la Reine. Sur une ligne plus rapprochée du quai de la Reine, la distance entre eux, sur la carte de M. Fleming, n'est que d'environ 1,800 pieds. Les distances moindres entre ces contours, d'après le relèvement de M. Fleming, proviennent du point de repère plus élevé d'après lequel les profondeurs ont été mesurées. Il dit (p. 69, mémoire et annexe) que son rapport est "principalement basé sur un relèvement très minutieux et dispendieux fait entre le mois d'août 1849 et le printemps de 1850." Relativement au point de repère, il dit:—

"Ces sondages sont au nombre de deux à trois mille, et réduits à un niveau moyen approximatif du lac Ontario, constaté avec le capitaine Lefroy d'après une série de niveaux du lac pris, par son ordre, pendant plusieurs années."

Ce niveau est, je crois, d'environ un pied et demi plus élevé que le point de repère établi par feu le capitaine Hugh Richarson en 1850. Le diagramme hydrographique de M. Kivas Tully démontre que, dans le cours des vingt-cinq années terminées en 1879, le niveau moyen du lac a été de 18.20 pouces au-dessus du point de repère actuel.

On ne constate pas de différence appréciable entre le dernier relèvement et celui fait par M. Fleming il y a trente ans, dans la largeur du haut-fond entre les contours de 15 pieds dans la localité mentionnée, si l'on tient compte de la différence des points de repère dont j'ai parlé. Lorsque l'on compare le relèvement de 1875 avec celui de 1881, il est hors de doute que cette distance n'a pas été sensiblement modifiée dans les six dernières années.

Comme nouvelle preuve de ce fait, il convient de citer un rapport portant la date du 7 juillet 1875 et dressé par M. William Kingsford, ingénieur dirigeant, qui paraît avoir observé de près les changements survenus dans le port et à ses entrées. Voici ce qu'il dit (page 110, mémoire et annexe): "La langue de terre qui protège le port du côté oriental est formée de sable, dont une grande partie est souvent mouvante. On a prétendu que, charrié loin de l'endroit où il avait été déposé d'abord, il est emporté dans le port. Un examen fait l'année dernière prouve que tel n'est pas le cas. Aujourd'hui, il n'y a pas dans le port intérieur moins de profondeur d'eau que celle indiquée sur la carte du premier relèvement exécuté par Bouchette en 1875."

La preuve du *troisième fait* peut être établie en faisant la comparaison suivante du relèvement de Bayfield avec celui de 1881. Tirez une ligne sur chacune des cartes à partir du phare jusqu'au centre du quai de la Reine, et à partir de points sur cette

ligne mesurez, perpendiculairement les distances jusqu'aux sondages de 2, 4, 10, 15 et 18 pieds indiqués sur la carte de Bayfield, près de la partie centrale de la face occidentale de la presqu'île; et comparez ces profondeurs avec celles relevées aux mêmes endroits sur la carte de 1881.

1. A 4,500 pieds du phare, elle est de 1,900 pieds jusqu'au plus méridional des sondages de deux pieds. A cet endroit, sur la carte de 1881, la profondeur est aujourd'hui de 13 pieds plus grande.

2. A 5,600 pieds du phare, elle est de 1,400 pieds jusqu'aux sondages suivants de deux pieds sur la carte de Bayfield. A cet endroit la profondeur est aujourd'hui de 6 pieds plus grande.*

3. A 4,000 pieds du phare, sur le relèvement Bayfield, elle est à 1,400 pieds du sondage méridional de quatre pieds. La profondeur ici est aujourd'hui de 27 pieds plus grande.

4. A 4,300 pieds du phare, elle est à 1,200 pieds de l'autre sondage de quatre pieds. En cet endroit la profondeur est aujourd'hui de 1½ pied plus grande.

5. A 4,750 pieds du phare, elle est à 2,000 pieds du sondage de dix pieds sur la carte de Bayfield. En cet endroit la profondeur est aujourd'hui de 9 pieds plus grande. Ici le contour de dix pieds s'est éloigné de 400 pieds.

6. A 5,000 pieds du phare, elle est à 2,000 pieds du sondage de quinze pieds du capitaine Bayfield. Au même endroit la profondeur actuelle est de 4 pieds plus grande. Ici le contour de quinze pieds s'est éloigné d'environ 200 pieds.

7. A 5,200 pieds du phare, elle est à 2,050 pieds du sondage de dix-huit pieds sur la carte de Bayfield. Ici la profondeur actuelle est d'environ 2 pieds plus grande.

Ces comparaisons suffisent pour démontrer que le contour de cinq pieds, vers le milieu de la face occidentale de la presqu'île, est aujourd'hui à peu près au même endroit qu'il y a soixante-trois ans, tandis que les contours entre cinq et dix-huit pieds se sont considérablement éloignés.

Une autre comparaison du relèvement du capitaine Bayfield avec celui de 1881 démontre, à l'aide de mesurages semblables, que la crête sèche de l'extrémité septentrionale de la presqu'île ne s'est pas seulement avancée vers le nord, mais s'est partiellement avancée vers l'ouest d'environ 1,700 pieds à partir de l'extrémité de la pointe de sable indiquée sur la carte du capitaine Bayfield, par quoi la face occidentale de la presqu'île en amont du contour de cinq pieds a été rendue beaucoup plus escarpée par un mouvement exactement contraire à celui qui l'a creusée au-dessous de cette profondeur. Le sable qui formait, en 1818, le fond du présent contour de cinq pieds jusqu'à la profondeur de 18 pieds, a évidemment été transporté par l'action des vagues en montant vers le nord et vers cette partie de la face occidentale de la presqu'île qui est aujourd'hui au-dessus du contour actuel de cinq pieds. Ce procédé a rendu la face occidentale de la presqu'île plus escarpée sans réellement l'avancer vers le lac.

Si on fait des comparaisons plus au sud sur la face de la presqu'île, le changement produit par l'action des vagues dans cette direction est encore plus accentué. Par exemple, à un point donné sur la ligne tirée entre le quai de la Reine et le phare à 2,600 pieds de ce dernier, la carte de Bayfield n'accuse qu'une profondeur de 3 pieds sur la face extérieure du haut-fond. Ici la profondeur doit être aujourd'hui d'environ 19 pieds, car l'endroit est à environ 100 pieds en dehors du sondage le plus avancé sur la carte de 1881, où une profondeur de 18.5 est accusée. La profondeur de trois pieds est maintenant à 1,600 pieds plus à l'est sur le relèvement de 1881. En supposant que le point de repère auquel le capitaine Bayfield a rapporté ses sondages était de 18 pouces plus élevé que celui d'aujourd'hui, cela démontrerait encore que le contour de trois pieds en cet endroit est de 1,550 plus rapproché de la terre qu'en 1818.

Il ressort de cette comparaison et d'autres qui pourraient être établies entre ces deux relèvements que si la partie sèche de la presqu'île à son extrémité septentrionale s'est en apparence avancée vers le lac d'environ 1,700 pieds dans la direction de l'ouest,

* NOTE —Ce dernier sondage de deux pieds et d'autres sur le même haut-fond sont indiqués plus istinctement sur une carte gravée du relèvement de Bayfield, publiée "avec corrections" en 1863. dls sont à peine visibles sur la photo-lithographie publié avec le mémoire.

sa partie submergée à l'extrémité méridionale de cette face s'est, à la profondeur de dix-huit pieds, avancée vers le phare sur une même distance dans la direction de l'est. Le centre commun autour duquel ces changements paraissent avoir eu lieu de l'est à l'ouest se trouve près de la partie centrale de la face occidentale de la presqu'île. Le centre vers lequel s'est opéré le mouvement vertical par lequel la face entière de la presqu'île est devenue escarpée paraît avoir été à la profondeur d'environ cinq pieds, et aussi à un endroit près de la partie centrale de la face occidentale de la presqu'ile. Dans ce mouvement, le contour de dix-huit pieds à l'extrémité septentrionale n'a pas sensiblement changé de position, tandis que le bord du lac, à l'autre extrémité, immédiatement à l'ouest du phare, a été presque, sinon tout à fait, aussi stable.

Le prolongement de l'isthme dans la direction du nord et la modification de sa face occidentale sont indubitablement dus à l'action des vagues, et, comme il est absolument nécessaire pour le lecteur de bien comprendre les perturbations produites par les vagues, afin de pouvoir juger en connaissance de cause du mérite des conclusions auxquelles j'en suis arrivé relativement aux changements qui ont eu lieu dans le port de Toronto, et des résultats probables qu'auront les travaux qui sont proposés dans le présent rapport pour y remédier, on me permettra d'expliquer comment les vagues agissent sur le sable et les autres matières dont est composé le fond des mers, lacs, etc.

On peut facilement démontrer l'action des vagues sur la surface d'une eau *très profonde* en tendant fortement une longue corde entre deux points donnés, et en la frappant près de l'une des extrémités. L'ondulation produite par le coup parcourt rapidement toute la corde par un mouvement de va-et-vient, mais la corde elle-même ne fait que s'élever et s'abaisser sans avancer avec l'ondulation. Ainsi en est-il de l'eau, là où le lac est profond. Quelle que soit la vélocité de la vague, elle ne peut d'elle-même créer un mouvement horizontal continu dans l'eau. Un oiseau ou une bouée flottante sur elle s'élève ou s'abaisse à mesure que la vague passe sous eux. En même temps, ils font un léger mouvement de va-et-vient dans la direction que suit la vague, mais à moins d'être poussés par le vent ou le courant, ils restent stationnaires. Toutefois, il en est tout autrement quand la vague atteint une eau si peu profonde que le fond résiste à l'affaissement de sa crête. Lorsque cette résistance se fait sentir, l'eau qui en ce moment constitue la vague reçoit, comme résultat de cette résistance et de sa propre impulsion, un mouvement horizontal. Ce mouvement augmente à mesure que la profondeur diminue. De là, quoique la vélocité de la vague elle-même soit diminuée quand elle arrive à des profondeurs moins grandes, l'eau par laquelle elle passe reçoit une accélération de vitesse qui augmente constamment dans la direction de la rive, et, quand les vagues sont grosses, cette vitesse devient si grande qu'elles sont poussées sur la grève avec une violence considérable.

Ce mouvement translatif donne aux vagues la force de prendre, du fond de la mer, ou de mettre en mouvement, les sables, coquillages ou autres matières dont il est composé, et de les transporter vers la terre avec plus ou moins de violence. Les quantités ainsi transportées dépendent de la dimension des vagues, de la conformation du rivage sur lequel elles vont frapper, et de la dimension, du poids et de l'abondance des matières qu'elles entraînent.

La direction de ces courants de transmission est déterminée par la forme du fond de la mer. Si le rivage est escarpé, il y aura très peu ou point de courant ; mais si le fond est en pente, les vagues seront constamment dirigées vers le rivage, même si elles en approchent obliquement. C'est ainsi que les vagues entassent constamment des obstacles, récifs ou plages, contre lesquels chaque rivière doit lutter pour arriver à la mer, à moins qu'elle n'y parvienne entre des promontoires accores et qu'elle ne puisse transporter assez de détruitus pour former un delta à son embouchure, ou à moins qu'il n'existe un courant de mer suffisamment fort pour emporter la matière sédimentaire qu'il a charriées. Naturellement, la hauteur de la vague détermine la profondeur à laquelle la résistance du fond se fait sentir et d'où part le mouvement horizontal de l'eau. Par conséquent cette profondeur sera la limite extrême à laquelle les matériaux du fond peuvent être mis en mouvement par la vague. Une étude des relèvements qui ont été faits sur la rive occidentale de l'isthme de Toronto m'a convaincu que les vagues qui viennent y déferler ne sont pas assez grosses pour enlever

le sable quand l'eau a plus de dix-huit pieds de profondeur. Je ne puis découvrir aucune preuve que le fond y ait été dérangé à une plus grande profondeur pendant soixante-trois ans ; et l'espace dans lequel se forment les vagues qui viennent s'y briser empêche de croire qu'elles soient assez grosses pour agir sur le fond à une plus grande profondeur. La grosseur d'une vague ne dépend pas tant de la force du vent que de la " portée " ou distance qu'elle peut parcourir sans interruption et de la profondeur de l'eau sur laquelle elle passe.

Les vagues voyagent beaucoup plus rapidement dans l'eau profonde que dans l'eau basse. Telle est la cause du phénomène appelé les " brisants." A mesure que chaque vague approche de l'eau moins profonde, sa vitesse se ralentit, en sorte que la vague de derrière vient toujours plus rapidement que celle de devant ; et à mesure qu'elle gagne sur celle qui la précède, elle a le bénéfice de l'eau plus profonde de cette vague. Le résultat de ceci, c'est qu'à des intervalles réguliers ou des périodes rhythmiques, l'une des vagues rejoint celle qui la précède, laquelle lui donne une plus grande profondeur d'eau et lui fait conserver la vitesse propre à cette profondeur. Cela lui permet de passer si rapidement par-dessus l'autre, qu'elle la dépasse dans sa course et forme ce qu'on appelle les brisants.

La vague a plus de force pour apporter le sable sur la grève que pour le remporter, nonobstant la pente du rivage. Ceci est dû à ce que la proportion de résistance de frottement du rivage augmente à mesure que diminue la profondeur de l'eau qui passe sur lui, et à ce que les matières apportées sur la grève sont presque entièrement suspendues dans l'eau. L'intervalle de temps nécessaire au courant qui se dirige vers le rivage pour s'arrêter et à celui de retour pour partir, permet au sable de tomber sur le rivage, d'où le courant moins rapide qui repart est impuissant à l'enlever.

Une partie très importante de l'étude de notre problême réside dans la question de savoir si la partie de l'isthme qui forme aujourd'hui une île subit une modification appréciable dans ses dimensions : augmentent-elles ou diminuent-elle ? Nous savons que sa forme a été modifiée au grand détriment du chenal par le prolongement de la presqu'île vers le nord. Il importe beaucoup de savoir si les matériaux qui ont été ajoutés à son extrémité, depuis soixante-trois ans, ont été apportés de la baie du Humber, des hauteurs de Scarborough ou d'ailleurs, ou bien s'ils ont été transportés de la partie sud-ouest de la presqu'île elle-même.

S'ils ont été apportés de la rive orientale du lac, de la baie du Humber ou de Niagara, nous devons nous attendre à ce que la même source étrangère fournisse indéfiniment une contribution annuelle du même genre, et ce fait crée un élément très embarrassant dans les plans qui pourraient être élaborés pour améliorer l'entrée occidentale. Ces matériaux s'accumuleraient, vers l'entrée, à tel point qu'il faudrait faire un dragage annuel et probablement prolonger les jetées de temps à autre. Devant cette perspective je n'hésiterais pas à recommander d'abandonner l'entrée occidentale et d'appliquer de suite le remède, quoiqu'il soit beaucoup plus dispendieux, à la brèche orientale. Toutefois, il suffit de faire une évaluation approximative de la quantité des matériaux qui ont été enlevés de la face occidentale de la presqu'île, près de la pointe de Gibraltar, dans la direction du nord et sur une distance d'environ 2,000 pieds vers l'ouest à partir de son bord actuel, pour savoir que l'immense quantité de sable qui couvrait le lit du lac sur cet espace en 1818 et qui a été enlevée par l'action des vagues, était suffisante pour avoir transféré la crête de la presqu'île à 1,700 pieds vers l'ouest dans les endroits peu profonds qui existaient alors, et pour avoir ajouté à sa longueur tous les matériaux qu'elle a reçus dans les soixante-trois dernières années sans aucun apport de sources étrangères.

J'ai fait quelques évaluations approximatives de la quantité de sable qui a été enlevée de cette superficie pendant les soixante-trois dernières années. Sur la grande carte qui accompagne ce rapport et qui est une copie du relèvement fait par M. F. M. Hamel en 1881, on verra une ligne tirée à partir du phare jusqu'au quai de la Reine, ainsi que quatre lignes à angles droits avec celle-ci. Elles sont désignées " A. B." " C. D." " E. F." et " G. H." En comparant les sections, autant que possible, avec celles occupant les mêmes positions sur la carte de Bayfield, je constate qu'au sud de

la ligne " A. B." il a été déplacé environ six millions de pieds cubes dans les soixante-trois dernières années ; entre les lignes " A. B." et " C. D." seize millions deux cents cinquante pieds ; entre " C. D." et " E. F." dix-huit millions sept cent cinquante pieds ; entre " E. F." et " G. H." cinq millions cent mille pieds, et au nord de la ligne " G. H." un million quatre cent mille pieds cubes: faisant, en total, quarante-sept millions cinq cent mille pieds cubes,—soit un million sept cent soixante mille verges cubes. Ceci représente à peu près vingt-huit mille verges cubes par année, quantité amplement satisfaisante pour expliquer l'accroissement de la presqu'île vers le nord et le prolongement de sa crête dans la direction de l'ouest. Les données que j'ai pu recueillir ne me permettent pas de déterminer quelle quantité il en a été déposée à l'est de la ligne entre le quai de la Reine et le phare ; mais il est évident, d'après ce qui précède, que depuis le relèvement de Bayfield aucune source étrangère n'a ajouté à la face septentrionale et orientale de la presqu'île. Les changements survenus sur sa face occidentale nous assurent de la permanence de l'entrée occidentale du port, si elle est établie d'après les recommandations qui sont faites plus loin.

Il n'y a pas, sur aucune partie des bords de la presqu'île ou dans le chenal, un seul grain de sable qui n'y ait été apporté par un courant d'eau qui l'a laissé là parce qu'il ne pouvait le transporter plus loin. Par conséquent la pente de la rive est le résultat d'une équilibre entre la force des courants qui passent par dessus et la force de gravité du sable qui y résiste. La pente que prend la rive sous l'influence de ces forces différentes est appelée, en langage technique, son " angle de repos." En raison de la plus grande mobilité du sable quand il est saturé d'eau, cet angle est plus plat ou plus bas sur la partie submergée du bord que sur les grèves ou récifs secs. Lorsqu'un large chenal est exposé aux ouragans et qu'il est agité dans différentes directions par des vagues violentes, le fond devient encore plus plat. Donc, l'angle de repos supposé est si bas que tout chenal naturel à travers de pareils dépôts sur la côte maritime doit posséder une grande largeur, s'il a une profondeur quelque peu considérable dans sa partie centrale. Ceci est encore plus apparent quand on se rappelle que le chenal est à environ 1,200 pieds du rivage sur la face occidentale de la presqu'île, quoique ce rivage soit sous l'influence d'une action des vagues très favorable au maintien d'un angle de repos escarpé. Par conséquent, un chenal naturel, s'il était formé des mêmes matières qui, je le suppose, sont presque toutes composées de sable, et s'il était possible que ses bords fussent battus par des vagues semblables, devrait avoir 2,400 pieds de largeur pour conserver au centre une profondeur de 16 pieds. Dans un chenal étroit et abrité, le sable conserverait un angle de quatre à six horizontal sur un vertical, ou environ onze degrés. Le périmètre du profil d'un chenal sur lequel passent seulement des courants qui vont dans une direction parallèle à son axe prend beaucoup la forme de l'arc d'un cercle.

Le pouvoir d'une rivière de charrier les détritus dont l'eau est chargée est dû à la vitesse du courant. Quand elle arrive à la mer le courant diminue et le sédiment, jusque-là tenu en suspension, est déposé. Les vagues de la mer enlèvent par une agitation continuelle les parties argileuses et plus légères de ces dépôts, tandis que le sable, le gravier et les autres matières plus lourdes restent pour barrer la rivière et former les fondations sur lesquelles, à son tour, elle asseoit ses bords encore plus loin. Leurs pentes douces défient la furie des vagues, et s'il existe un courant de littoral dans la mer où la rivière étend ainsi ses bords, ce courant emporte les dépôts de rivière sous le vent, construit ce bord plus rapidement que l'autre et finalement force la décharge à s'écouler dans un sens presque directement opposé au courant de la mer. De cette façon une rivière peut étendre ses bords sur un espace de plusieurs milles dans la mer, sa direction étant déterminée par le courant littoral ou par les vents. C'est ainsi que le Mississipi s'est prolongé d'une soixantaine de milles dans le golfe du Mexique au-delà des bords actuels du golfe, et son cours a été presque directement contraire à la direction des vents. A mesure que la rivière s'avance dans la mer, ses bords sur la terre ferme sont continuellement exhaussés par les débordements annuels. Ceux-ci déposent les matières les plus pesantes apportées par le courant tout près de la rivière, tandis que les matières plus légères, qui prennent plus de temps à se fixer, sont transportées plus loin sur les terres marécageuses.

C'est de cette façon que plusieurs cours d'eau limoneux, comme par exemple le Mississipi, le Rhin et le Pô ont, à mesure qu'ils approchaieut de la mer, élevé leurs bords de plusieurs pieds au-dessus des terres de chaque côté.

La direction que prennent les rivières lorsque leur chenal s'avance dans la mer est souvent telle que leurs bords forment presque entièrement de grandes baies. Après que ceci a été fait sur une distance plus ou moins grande dans la mer, la hauteur de la rivière sur la terre ferme est si considérable qu'il se produit finalement une brèche sur le bord qui donne sur la mer, pendant une crue extraordinaire, et alors la rivière prend par cette brèche le chemin le plus court pour atteindre la mer. Dans ce cas, le chenal qui s'est formé en aval de la brèche est abandonné. Ne servant plus de conduit au courant fluvial, il est rempli par l'action des vagues, et en même temps la hauteur de ses bords est réduite au niveau de la mer ou au-dessous, et ce que la rivière a construit finit par devenir la base d'une presqu'île sur laquelle les marques du chenal fluvial au-dessus de la surface de la mer sont complètement oblitérées. La Vistule, l'Adour, et le Sénégal peuvent être cités parmi de nombreux exemples de rivières qui se sont formé de nouveaux débouchés vers la mer, à plusieurs milles en amont de leurs anciennes embouchures. Il n'y a pas de doute que les longues et étroites presqu'îles qui séparent de la Baltique la Frisches Haff et la Curishes Haff, dans la Prusse orientale, doivent leur origine aux prolongements de la Vistule et de la Pregel dans la mer.

Une presqu'île ainsi formée, ayant son axe parallèle aux vents dominants, reçoit constamment de nouveaux matériaux apportés par les vagues sur son extrémité, action qui continue à la prolonger, généralement, mais pas toujours, contre le vent. Si un courant constant de la mer passe sur son côté dans la direction de l'extrémité de la presqu'île, les matières qui y sont jetées par les vagues durant les tempêtes sont graduellement transportées, lorsque la mer devient plus calme, vers son extrémité. La berge reste ainsi plus escarpée et ne peut s'élargir, tandis que le sable enlevé retombe dans le courant ou le remous plus indolents qui existent à l'extrémité de la presqu'île. Il s'y forme alors, en temps plus calme, un grand haut-fond qui est ensuite rejeté sur elle par la force des vagues. Les brise-lames sablonneux qui enferment les longues séries de détroits sur les côtes de la Virginie, des Carolines et de la Floride sont des exemples de cette espèce de formation de presqu'îles. Le même phénomème se produit, bien que sur une moins grande échelle, dans les mers sans marée : la Baltique, la Méditerranée, la mer Noire et les Grands Lacs en offrent plusieurs exemples.

Les courants de mer apportent presque invariablement plus ou moins de sable sur les bords et fournissent de la sorte aux vagues des matières propres à prolonger les presqu'îles. Si par une cause quelconque la source qui fournit ces matérieux s'épuisait, la croissance de la presqu'île serait arrêtée. Dans ce cas, la pente longue et douce qui se trouve à l'extrémité de la presqu'île pourrait non-seulement, sous l'influence des vagues, être rejetée sur elle et rendue plus escarpée, mais l'extrémité pourrait être amenée à changer sa direction par la violence oblique des vagues, comme dans le cas de la presqu'île de Toronto. On peut voir par le golfe de Dantzig, dans la Baltique, l'exemple d'une presqu'île formée à partir d'un promontoire jusqu'à plusieurs milles à travers une grande baie, et arrêtée dans sa croissance quand elle n'était encore arrivée qu'à mi-chemin.

La croissance longitudinale d'une presqu'île est arrêtée quand elle approche d'un promontoire de la rive principale, par les pulsations qui se produisent dans le bassin ou port qu'elle ferme. Lorsqu'il y a marée, le bassin se remplit et se vide deux fois par jour * par le chenal entre l'extrémité de la presqu'île et la terre, et l'empiètement de la presqu'île sur ce chenal est arrêté par les courants qui y passent à chaque flux et reflux de la marée. Plus grand est le bassin qui se remplit et se vide, plus grand sera le chenal. Lorsque la presqu'île a réduit la largeur du chenal aux dimensions absolument nécessaires à l'entrée et à la sortie de l'eau de marée, le chenal devient permanent.

Comme la grandeur d'un chenal ainsi formé dépend entièrement de la quantité

Note.—Le golfe du Mexique fait exception à cette règle ; la marée n'y monte qu'une fois par jour.

d'eau qui y passe, il est évident que cette quantité doit être diminuée s'il se forme une brèche dans la presqu'île, attendu qu'une partie de l'eau qui, autrement, servirait à maintenir le chenal et arrêter la croissance de la presqu'île se perd par la brèche.

Je crois qu'en toute probabilité la presqu'île de Toronto doit son origine à un prolongement de la rivière Don vers l'ouest à partir de la pointe sud-ouest du marais d'Ashbridge. Il n'est pas nécessaire, pour étayer cette hypothèse, que son ancien chenal se soit prolongé sur une étendue considérable de la presqu'île. Le fondement de celle-ci, étant ainsi formé sur une distance de quelques centaines de pieds, serait un noyau suffisant sur lequel les vagues et le courant du lac concentreraient une grande partie du sol qui se trouve à quelques milles de là dans moins de 18 pieds d'eau. Nul doute que les coups de vent de l'est y ont apporté une grande quantité de détritus des anciennes hauteurs de Scarborough. La fréquence des coups de vent du sud-ouest explique les causes du changement de direction que la presqu'île a subi, à la pointe Gibraltar, sans que le Don ait jamais prolongé son chenal dans cette partie de la presqu'île. A l'action des vagues résultant des tempêtes de l'est doit être attribuée la croissance constante de l'extrémité orientale de l'île. Cette croissance peut être constatée en comparant le dernier relèvement avec d'autres plus anciens.

Cependant, il n'est pas nécessaire de pénétrer le mystère qui enveloppe la formation de la presqu'île. Son avancement continuel vers le nord démontre d'une manière concluante que le fait que le port de Toronto se remplit et se vide sous l'influence des vents, la hausse et la baisse du lac et la décharge du Don n'ont pas été suffisants pour arrêter la croissance de la presqu'île dans cette direction, et la brèche qui s'est produite il y a une trentaine d'années à l'hôtel de Privat a depuis rendu les courants du grand chenal encore plus impuissants à arrêter son avancement vers le nord.

Il est excessivement difficile de dire avec certitude quelle est la plus grande dimension du chenal qui pourrait être maintenue permanemment dans la grande entrée du port sans qu'on soit obligé de draguer, même si la brèche de l'est était fermée. La hausse et la baisse annuelle du lac est un procédé très lent et très irrégulier, et ne produit que peu de courant dans ce chenal. La hausse et la baisse de l'eau dans le port, sous l'action des vents et des tempêtes, est le principal élément auquel est due la vitesse du courant nécessaire au maintien du chenal.

Avec un bassin qui se remplit et se vide régulièrement tous les jours, par la marée, et un profil permanent de chenal comme résultante pour le guider, l'ingénieur peut calculer avec beaucoup d'exactitude l'augmentation de profondeur d'eau qu'il peut obtenir par l'établissement de constructions parallèles pour diminuer sa largeur naturelle ; mais les faits démontrent qu'à Toronto les dimensions du chenal principal ne sont pas permanentes et qu'elles ne sont pas entièrement le résultat des courants qui y passent, mais de ce que la presqu'île entoure le port d'une manière incomplète. En d'autres termes, le chenal de l'ouest était dans le principe une rade ouverte, que la presqu'île a graduellement converti en un chenal de dimensions permanentes, et elle le fait encore. Si cette opération naturelle continue, elle réduira ses dimensions à celles que l'action de la marée ou les pulsations du bassin exigent absolument pour l'entrée et la sortie de l'eau du lac. Elle conservera alors ces dimensions d'une manière relativement permanente. Ce chenal, ne subissant pas l'influence de causes artificielles, sera large et peu profond, en raison du bas angle de repos que prend naturellement le sable qui en forme le lit. Si cette opération était complétée, l'ingénieur pourrait connaître par le profil naturel du chenal permanemment établi quelle profondeur additionnelle pourrait être obtenue et maintenue à l'aide des constructions qu'il établirait pour le rétrécir,—parce que l'action de la marée assurera le maintien d'une aire de profil transversal suffisante, et s'il rétrécit cette aire en largeur, la force de la marée en reprendra une partie en augmentant la profondeur entre les constructions, jusqu'à ce que cette aire de profil transversal soit assez large pour établir une nouvelle condition d'équilibre ou de permanence entre la force du courant et les forces opposées de friction du lit et de la gravité des matières dont il est formé. Rien qu'une convulsion extraordinaire de la nature ne pourrait fermer le chenal

entre le lac et un bassin aussi grand que le port de Toronto, s'il n'existait qu'un seul chenal. Si, au lieu d'un seul, il y en avait plusieurs dans le port, chacun d'eux serait moins profond, et dans ce cas, une longue suite de bas niveaux du lac les rendrait tous extraordinairement peu profonds et sujets à être fermés par l'action des vagues, qui de la sorte convertiraient le port en un lac.

Toutefois, la condition comparativement stable du chenal intérieur de la brèche est un indice assez certain qu'un chenal de capacité suffisante pour les besoins du commerce de Toronto pourrait être maintenu sans dragage, c'est-à-dire par la simple action des courants dans le port, si l'on en conserve qu'un seul. Le chenal qui passe par la brèche a maintenant une profondeur d'environ 4½ pieds au milieu et une largeur d'à-peu près 1,900 pieds lorsque le niveau du lac est à zéro sur l'indicateur. Cela équivaut à une aire de profil transversal de près de 4,000 pieds, ou à un chenal de 200 pieds de largeur et de 20 de profondeur au centre. C'est l'action seule des courants qui a maintenu ce chenal. Si l'entrée principale était complètement fermée, on peut affirmer avec certitude qu'il serait plus profond et proportionnellement plus large.

Si l'on prétendait que le chenal de la brèche a été maintenu par un courant qui la traverse et suit la même direction dans l'entrée de l'ouest, ou, en d'autres termes, qui entre par la brèche et sort par cette dernière entrée, mais non par des courants formés à la suite des perturbations du port, l'on pourrait répondre qu'un pareil courant ne saurait avoir la vélocité de ceux résultant des plus grandes différences de niveau entre la surface du port et celle du lac. Un vent soufflant continuellement du sud-est aurait l'effet de créer un courant dans la brèche et de le diriger au-delà de l'entrée ouest, mais le même vent élèverait en même temps le niveau de la baie Humber, ce qui paralyserait, s'il ne l'arrêtait pas tout à fait, ce courant. Les plus forts courants qui passeraient par la brèche sans produire de contre-courants inférieurs seraient probablement formés par les vents du sud ou du sud-ouest. Ces vents élèveraient le niveau dans la baie Humber beaucoup plus qu'à la brèche. Leur effet sur la rive sud de la presqu'île serait de former un courant dans la direction de Scarborough-Heights, sans beaucoup changer le niveau de la surface dans la brèche. Indubitablement, les tempêtes de l'est ont pour effet de créer un fort courant qui passe la brèche jusque dans le port. Je suis néanmoins d'avis que les courants ainsi formés dans la brèche ne peuvent avoir la vélocité et la force entraînante des contre-courants inférieurs dont il est plus loin question.

La vélocité des courants produits par une élévation ou un abaissement rapide du lac est déterminée par l'inclinaison de la surface du chenal (ou par sa pente par mille) et par la force de résistance offerte par le lit du chenal. Il est évident que lorsque les niveaux du lac et du port subissent un changement, l'inclinaison dans le chenal augmente dans la proportion que sa longueur diminue. La pente de la surface crée un courant dont la friction diminue la rapidité. Il est donc de la première importance que la longueur du chenal soit restreinte autant que possible. Lorsque des vents soufflent pendant plusieurs jours dans une direction et suffisamment pour abaisser ou élever le niveau du port, il se forme toujours un courant inférieur suivant une direction opposée à celui qui se voit à la surface, si toutes les autres ouvertures du lac dans le port sont alors fermées.

Il serait impossible qu'un vent soufflât dans le port pendant un jour entier sans créer un courant de surface dans le chenal projeté, si la brèche de l'hôtel Privat et toute communication avec la baie d'Abshbridge étaient fermées. Ce courant subsisterait tant que l'air mettrait en mouvement les eaux de surface du port et du chenal, et il serait impossible que pendant longtemps l'eau suivît la direction du vent sans diminuer le niveau de la surface du port. Un contre-courant inférieur d'une égale force ne tarderait pas à se former dans le chenal. Ce contre-courant serait le résultat de la pression hydrostatique exercée par la plus grande élévation du niveau en dehors du port.

J'hésiterais à recommander la formation d'un chenal dont les dimensions excéderaient 300 pieds de largeur et 16 pieds de profondeur au centre, au-dessous du plan de niveau actuel, bien que je ne sois pas prêt à affirmer qu'un chenal de plus grandes

dimensions, une fois terminé, ne pourrait pas être maintenu sans nécessiter des travaux de dragage.

Un chenal de la dimension indiquée pourrait être formé, avec une égale assurance de stabilité, soit dans la brèche de la presqu'île, soit à l'entrée ouest. Ainsi donc, la question de savoir quelle localité doit être choisie, doit être décidée par les avantages relatifs que l'une et l'autre offriraient à la navigation et par le chiffre de la dépense que devront coûter les travaux; mais c'est certainement l'entrée ouest qui serait la plus avantageuse.

Quant à la sûreté et à la facilité avec lesquelles les navires pourraient entrer dans le port, par l'un ou l'autre de ces chenaux, pendant les mauvais temps, il est incontestable que c'est l'entrée ouest qui en offre le plus. Par sa situation particulière, elle est complètement protégée contre toutes les tempêtes, sauf celles du sud-ouest. Pour relier les eaux profondes des deux côtés de la presqu'île par la voie la plus courte, il faudrait établir un chenal dans une direction à peu près parallèle à celle de ces gros vents. De cette façon, les navires pourraient parfaitement gagner le chenal et entrer de suite dans le port pendant ces mauvais temps.

J'ai indiqué sur la carte générale du port (n° 1) l'endroit où il faudrait exécuter les travaux d'amélioration de la brèche dans le cas où celle-ci serait choisie de préférence à l'entrée ouest. Ces lignes sont pointillées. Là où elles sont doubles, les travaux devront être aussi considérables et aussi dispendieux que le serait le brise-lames qu'il faudrait construire sur le côté sud de l'entrée ouest. En sus des constructions à la brèche, et pour rendre complète l'amélioration, il faudrait fermer l'entrée ouest par une digue partant du quai de la Reine en allant jusqu'à l'extrémité de la presqu'île, tel que les lignes pointillées l'indiquent.

En comparant la longueur de ces différentes lignes de travaux avec ceux recommandés plus bas, et dont l'emplacement est indiqué sur la carte par des lignes pleines, on verra que l'amélioration de la brèche exigera 4,840 pieds linéaires de fortes constructions, y compris les 400 pieds de la digue au quai de Reine, et 6,220 pieds linéaires de constructions légères, tandis que l'entrée ouest n'exigerait que 2,745 pieds linéaires de fortes constructions et 7 403 de constructions légères.

Dans ce calcul, il est présumé que 800 pieds de brise-lames (du côté de terre) et 1,040 de la digue au quai de la Reine seront en constructions légères. Ainsi donc, pour l'amélioration de l'entrée ouest, 2,095 pieds de lourds travaux seraient évités, mais les constructions légères seraient augmentées de 1,123 pieds.

Les travaux de dragage qu'exigerait le chenal est seraient également plus considérables que ceux à faire pour l'entrée ouest. Vu l'énorme différence dans la quantité des travaux, et les avantages réels qui plaident en faveur de l'entrée ouest, j'ai cru inutile de dresser des plans détaillés pour l'amélioration de la brèche, car ils ne pourraient servir qu'à faire juger avec exactitude de ce que coûteraient les travaux à l'une ou à l'autre de ces entrées; et dans le cas même où ceux de la brèche ne devraient pas coûter davantage, je ne voudrais pas lui donner la préférence.

Si le chenal était établi par la brèche, il faudrait lui donner une longueur d'environ 700 pieds de plus que par l'entrée ouest, et ses courants seraient naturellement moins rapides, étant donné les mêmes vents, d'où il suit qu'ils ne pourraient conserver un chenal aussi large et aussi profond que par celui de l'ouest. Je ne crois pas, cependant, que l'action des vagues à leur débouché dans le lac serait beaucoup plus grande d'un côté que de l'autre, car, quel que soit celui que l'on choisira, il faudra d'abord le draguer jusqu'à la profondeur voulue, et comme à cette profondeur il y aura peu ou point de perturbation du fond à l'extrémité du chenal, il y aurait peu à craindre que l'action des vagues seule en rendît le curage nécessaire. Toutefois, les courants du lac charrient plus ou moins de sable, et si cette matière est dirigée dans un chenal de plus grandes dimensions que ne l'exigent les mouvements de hausse et de baisse du port, elle s'y déposera et en diminuera graduellement la largeur et la profondeur jusqu'à celles que les courants du chenal peuvent conserver intactes.

Si l'on voulait utiliser le chenal ouest actuel, il faudrait enlever une quantité considérable de roc pour obtenir une profondeur suffisante. Cela fait, il n'en serait

pas moins ruineux, car il faudrait nécessairement lui faire décrire une courbe dans la direction sud-ouest pour atteindre l'eau profonde du lac. Il serait aussi beaucoup plus long que si une tranchée droite était pratiquée à travers la presqu'île. Ce surcroît de longueur et cette sinuosité militent fortement contre son adoption. Ce surcroît de longueur augmenterait la force de résistance aux courants, et la rapidité de ceux-ci serait d'autant diminuée, et la courbe diminuerait encore cette rapidité.

Je suis convaincu qu'un chenal de 300 pieds de large formé entre deux lignes de caissons à l'extrémité ouest du port, et dont la profondeur serait de 18 pieds au-dessous du plan de niveau actuel, pourra, une fois fait, conserver ses dimensions par l'action des courants, s'il est formé à travers l'extrémité nord de la presqu'île, entre les lignes tracées sur la carte ci-jointe (n° 1), pourvu que toute autre communication entre le lac et le port soit complètement fermée.

Cela dit, je soumets les recommandations suivantes :

1. La fermeture de la brèche par une digue en pilotis, protégée contre les affouillements, du côté du lac, au moyen de pierres et de broussailles.

2. La construction d'un brise-lames avec les ouvrages parallèles nécessaires à la protection et au maintien d'un chenal de 300 pieds de large et de 18 de profondeur à travers l'extrémité nord de la presqu'île, pour relier les eaux profondes du port à celles du lac.

3. Le creusement du chenal jusqu'à la profondeur et largeur voulues, entre les ouvrages parallèles, après la construction de ceux-ci.

4. La fermeture du chenal actuel, après que le nouveau sera en état d'offrir d'égales facilités au commerce, par la construction d'une digue partant de l'extrémité ouest du quai de la Reine et allant jusqu'à la jetée nord du nouveau chenal.

5. Fermer toute communication entre le port et la baie d'Ashbridge, au moyen d'une digue en pilotis ou en terre, de trois pieds au-dessus du plan de niveau actuel, ou au niveau du plus bas degré de l'échelle d'eau.

A l'exception de ceux nécessaires à la complète séparation du port d'avec la baie d'Ashbridge, tous ces travaux devraient être exécutés aux endroits indiqués et selon les plans et devis ci-joints. La fermeture de la brèche, ainsi que la construction du brise-lames et les travaux du chenal devraient être faits en même temps, afin de pouvoir utiliser le plus tôt possible l'amélioration projetée. Si cet avis n'était pas suivi, je recommanderais que l'on exécutât d'abord les travaux du chenal et du brise-lames, et l'on pourrait fermer la brèche pendant le dragage du nouveau chenal. Je ne crois pas qu'il serait nécessaire de détourner le Don dans la baie d'Ashbridge, sauf comme mesure de salubrité. En tant que ce cours d'eau pourrait être nuisible au chenal et au port, il est probable que ce ne serait qu'en y apportant une petite quantité de sédiments, mais il y aurait à cela compensation par la force qu'il ajouterait au courant du chenal. Mais si, quelques années après l'exécution de ces travaux, l'on constatait que ces dépôts diminuent considérablement la profondeur du port, il pourrait alors être dirigé dans la baie d'Ashbridge, si cela n'avait déjà été fait comme mesure de salubrité. D'ailleurs, il est probable que la fermeture de la brèche est et le développement de la ville ne tarderaient pas à rendre nécessaire cette diversion du Don comme mesure de salubrité publique.

Les plans de la digue pour séparer la baie d'Ashbridge du port ne sont pas donnés, parce que cet ouvrage serait des plus simples et comparativement peu dispendieux. Je recommande, en conséquence, que sa construction soit offerte à l'entreprise, avec l'entente que chaque soumissionnaire devra soumettre, avec sa proposition, le plan d'après lequel il exécuterait les travaux, l'ingénieur en chef devant accepter la plus avantageuse de ces soumissions. Cet ouvrage ne serait que peu exposé à la détérioration, s'il était fait à une assez grande distance de la rive du port pour ne pas être exposé au choc des glaces flottantes. La plus grande partie du marais près de la rive du port est probablement déjà de trois pieds au-dessus du zéro de l'échelle d'eau, de sorte qu'il n'y aurait à fermer que les javelles ou courants. Dans tous les cas, le prix de revient de ces travaux n'excèderait probablement pas cinq mille piastres.

Si la brèche de l'est est bouchée selon les plans et devis ci-joints, je pense qu'en face de la digue il se formera un banc de sable avant que ses parties exposées à la détérioration soient détruites, et qu'il n'y aura pas de dépenses à faire pour l'entretien de la digue. D'après l'estimation, le coût des travaux suggérés s'élèverait à $250,693.50.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, avec beaucoup de considération,

Votre obéissant serviteur,

JAS. B. EADS.

SAINT-LOUIS, Mo., 4 mars 1882.

ANNEXE.

MÉMOIRE.

PORT DE TORONTO, ONTARIO.

Toronto, autrefois York, est situé sur la rive septentrionale du lac Ontario, sous la lat. 43° 38' 10" N. et la long. 79° 23' 45" O., à 333 milles par chemin de fer au sud-ouest de Montréal, 161 milles de Kingston, et 39 milles nord-quart-est d'Hamilton.

Le port est formé en dedans de l'île et a sa principale entrée par l'ouest. Une entrée connue sous le nom de " brèche de l'est " a existé pendant quelques années; mais, vu son peu de profondeur d'eau, elle n'est pas utilisée par les vapeurs ou voiliers de grandes dimensions. A son encoignure nord-est se décharge le Don, et son côté oriental est borné par des terres marécageuses de plusieurs acres d'étendue, qui le séparent de la baie d'Ashbridge.

Ce port fut minutieusement décrit en 1788 par J. Collins, sous-arpenteur général, dans un rapport présenté à lord Dorchester, gouverneur général, sur les postes militaires et les ports des lacs Ontario, Erié et Huron. M. Collins disait : " Ce port a près de deux milles de long à partir de son entrée du côté ouest jusqu'à l'isthme, entre elle et un grand marais sur le côté est. La largeur de l'entrée est d'à peu près un demi-mille, mais le chenal navigable pour les navires n'est que d'environ 1,500 pieds, et a de 3 à 3½ brasses d'eau. La rive nord ou principale, sur toute la longueur du port, est un banc d'argile de douze à vingt pieds de hauteur, et, s'élevant graduellement en arrière, la terre paraît être bonne et propre à la culture. L'eau est assez basse près du bord : il n'y en a qu'une brasse à une distance de cent verges, deux brasses à deux cents verges; et lorsque j'ai fait mes sondages ici, les eaux du lac étaient très hautes." (*Toronto of Old*, par le Dr Scadding, p. 16.)

Le premier relèvement du port fut fait par Bouchette en 1793; copie de son plan est annexée au présent rapport.

Dans son ouvrage *British Dominion in North America* publié en 1832, M. Bouchette décrit comme suit le port de Toronto :—(Vol. 1, p. 88.)

" Le port d'York est presque circulaire et formé par une presqu'île très étroite qui s'étend de l'extrémité occidentale du township de Scarborough, dans une direction oblique, sur un espace d'environ six milles et se termine par une pointe courbe presque vis-à-vis la garnison ; elle renferme ainsi un beau bassin d'environ un mille et demi de diamètre, capable de contenir un grand nombre de navires et à l'entrée de laquelle les bâtiments peuvent rester en sûreté pendant l'hiver. La formation de la presqu'île elle-même est extraordinaire ; c'est une étroite bande de terre n'ayant pas plus de soixante verges de largeur en plusieurs endroits, mais s'élargissant vers son extrémité jusqu'à près d'un mille, c'est principalement un banc de sable, légèrement recouvert d'herbe ; sa partie la plus large est très curieusement entrecoupée de vastes étangs qui sont continuellement fréquentés par des grandes quantités de

gibier ; quelques arbres disséminés çà et là ajoutent à la singularité de son apparence : elle est si basse qu'on voit par-dessus la vaste étendue du lac Ontario. Le bout de la presqu'île est appelé la Pointe Gibraltar, sur laquelle a été construit un blockaus. Un phare établi à l'extrémité occidentale de la grève a rendu l'accès du port sûrement praticable de nuit. La partie orientale du port est bornée par un vaste marais à travers lequel la rivière Don passe avant de se décharger dans le bassin.

" Aucune localité, dans l'une ou l'autre province, n'a fait des progrès aussi rapides que York. En l'année 1793, l'emplacement sur lequel la ville s'élève aujourd'hui ne comptait qu'un solitaire wigwam de sauvages ; le printemps suivant, il était choisi par le gouverneur Simcoe pour être le siège du gouvernemeut du Haut-Canada."

Avec l'augmentation de la population, le défrichement et la culture des terres environnantes, et notamment la disparition des hauteurs de Scarborough à l'est, d'où étaient tirés les matériaux formant la presqu'île, la condition du port changea bientôt, et la nécessité de sa conservation ne tarda pas à s'imposer à l'attention de ceux qui s'intéressaient à son entretien et à son amélioration. Ils voyaient avec alarme les modifications qui étaient survenues dans les dimensions de la presqu'île et l'empiétement du haut-fond partant de la Pointe Gibraltar vers le nord, au grand détriment de l'entrée, et dès 1833, ainsi qu'on peut le voir par les journaux de la législature du Haut-Canada, 1833-34, une commission spéciale faisait rapport sur certains mémoires présentés par le capitaine Richardson et le capitaine (plus tard sir) R. H. Bonnycastle, du génie royal, sur sa conservation. (Ann. p. 1 et suiv.)

Les commissaires recommandaient, dans leur rapport, l'exécution d'une construction partant de l'île en suivant la batture jusqu'à la bouée, de façon à prolonger l'île jusqu'au bord du chenal vis-à-vis la jetée actuelle (quai de la Reine), rétrécissant le chenal à environ 700 pieds de largeur ; et aussi pour empêcher les eaux du Don d'entrer dans le port. (Ann. p. 2.)

La lettre du capitaine Richardson n'est qu'une amplification des idées émises par la commission dont il faisait partie.

L'avis qu'émettait le capitaine (plus tard sir Richard) Bonnycastle sur les moyens de rendre le port sûr et convenable pour de gros vapeurs et pour les navires à voiles d'un fort tirant d'eau était formulé en trois propositions générales :—

1. Contenir les estuaires du Don à l'ouest au moyen de digues ;
2. Ouvrir un passage dans l'extrémité orientale de la presqu'île ; et
3. Construire un brise-lames partant de la rive à l'entrée occidentale, avec construction sur toute la longueur de la batture à partir de la Pointe Gibraltar, afin de fermer l'entrée occidentale.

Sir Richard, après avoir discuté la première proposition, en venait à la conclusion qu'il était indifférent que les brèches faites par le Don dans le port fussent fermées ou non, et pensait que la rivière est utile à un très léger degré.

Relativement à la seconde proposition, il disait carrément que si une ouverture était faite par la brèche le port serait complètement détruit, et que dans ce cas il faudrait faire des constructions jusque dans le lac, etc., pour arrêter et retenir les galets qui se détachaient des hauteurs de Scarborough à l'est, et pour empêcher l'obstruction du chenal ainsi formé ; mais il craignait qu'un chenal ne pût être maintenu libre et que les navires eussent beaucoup de difficulté, par des bourrasques de vent d'est tournant à l'ouest par le sud, à entrer dans ce chenal ; et il terminait en disant qu'il ne serait pas mal de faire un petit canal fermé par des portes d'amont et protégé par des jetées, qu'avec ces restrictions il n'y aurait pas d'obstacles dans la voie et qu'il serait très utile pour les fins du commerce.

Il discutait longuement la troisième proposition et en arrivait à la conclusion que l'entrée occidentale devait être protégée et maintenue.

Il semble qu'on n'ait rien fait à la suite de ce rapport et qu'on se soit peu ou point occupé de l'état du port, bien qu'un M. Roy, I. C., l'eût signalé au public par un

article publié dans le *Monthly Review* de juin 1881. Malgré toutes les recherches possibles, on n'a pu mettre la main sur un exemplaire de cette revue.

A la date du 4 mai 1847, M. C. S. Gzowski, alors ingénieur au service du département des travaux publics, faisait rapport que l'entrée s'était rétrécie à 250 pieds de largeur, la barre s'étant prolongée, en sept ans, de 280 pieds dans la direction du nord. (Ann. p. 17).

En 1850, M. Sandford Fleming, I. C., donnait lecture devant l'Institut Canadien d'une étude très élaborée, dans laquelle il développait minutieusement la théorie de la formation de la presqu'île, décrivait les changements qu'elle subissait constamment et sa grande augmentation de superficie depuis le relèvement fait par Bouchette en 1793 ; il discutait les propositions qui avaient été faites et en concluait:—

1. Que la fondation de la presqu'île, dans ses premières phases, peut être attribuée aux débris de la région traversée par le Don, ainsi qu'à des matières de transport provenant de l'ancien promontoire de Scarborough.

2. Que les parties plus récentes ont été formées par des matières charriées des hauteurs de Scarborough.

3. Que la formation est due au transport du sable et du gravier sous l'action des vagues.

4. Que le port était détérioré et sa seule entrée menacée de destruction prochaine par la même cause.

5. Que sa conservation pouvait être permanemment effectuée par l'établissement de certaines constructions sur des points bien choisis.

6. Que les eaux du Don devaient être permanemment exclues.

7. Que l'ouverture d'un passage à l'est serait d'une grande utilité pour les vapeurs, pourrait améliorer la pureté de l'eau dans le port, et que si les constructions nécessaires à sa conservation étaient bien exécutées, elles auraient un excellent effet.

Au commencement de 1852, M. Walter Shanly, I. C., sur la demande du maître de port, présenta pour l'information des commissaires du port un rapport sur l'état du chenal et sur les améliorations nécessaires. (Ann. p. 18). Il y disait que d'après des observations et des sondages dont le maître de port avait tenu note pendant vingt ans, on avait constaté que la barre s'était avancée dans la direction du nord, à travers l'entrée, à raison de 19 pieds par année, et que la largeur du chenal utilisable était à peine de 200 pieds.

La théorie de M. Shanly sur la formation de la presqu'île est que les matériaux qui la composent ont été apportés de l'ouest et que le Don y a contribué aussi ; il dit que si les opérations de la nature n'étaient pas contrecarrées, les générations futures pourraient traverser à pied jusqu'au phare extérieur.

Le remède qu'il proposait consistait à faire du dragage et à construire un coffrage sur le côté sud du chenal pour définir et maintenir sa largeur, et de détourner le Don dans la baie d'Ashbridge.

Dans une lettre datée du 10 février 1853, M. Kivas Tully, I.C., exposait au long la nécessité d'améliorer le port d'une façon permanente, parlait de l'ouverture d'un passage à travers la presqu'île, passage aujourd'hui connu sous le nom de brèche de l'Est, et suggérait de l'améliorer dans l'intérêt du commerce—

1. Parce que cela sauverait du temps aux vapeurs arrivant de l'Est ou en partance pour cette destination ; et

2. Parce que le courant aurait pour effet de tenir le port ouvert plus tard en automne et plus tôt au printemps.

A l'annexe, page 22, on trouvera une habile revue, extraite du journal de l'Institut-Canadien, Vol. 1, p. 162, des lettres et rapports de MM. Bonnycastle, Shanly, Fleming et Tully.

En 1850, l'administration du port fut confiée à une commission, le capitaine Richardson étant maître de port. Au mois de janvier 1854, ce monsieur présenta aux commissaires un rapport sur l'état et les besoins du port, rapport dans lequel il parlait de nombreuses perturbations qui étaient survenues depuis plus de 50 ans et de la nécessité qu'il y avait alors de prendre des mesures pour assurer la conservation

de l'entrée occidentale dans un état de navigabilité, à une profondeur de 14 pieds et sur une largeur de 400 à 500 pieds. Il mentionnait une brèche formée vers l'est, près de l'hôtel Privat, dans la presqu'île, qui n'avait alors que 140 pieds de largeur. Il mentionnait aussi une vieille carte de 1800 sur laquelle il était démontré que l'entrée occidentale avait environ 1,455 pieds de largeur à partir de 12 pieds de la rive à 12 pieds sur la barre, et que les sondages dans le chenal donnaient 3 et 3½ brasses. (Ann. p. 27.)

Ce rapport porta fruit, car au mois de mars 1854 les commissaires du port offrirent des primes pour les trois meilleurs rapports qui seraient fait sur les moyens à prendre pour la conservation et l'amélioration du port,—les points à traiter étant :

1. Les effets, actuels ou futurs, produits sur le port par la brèche de la presqu'île à l'est ;

2. Si ces effets étaient préjudiciables, les mesures à prendre pour fortifier la berge contre toute dégradation ultérieure ;

3. S'ils étaient favorables, le meilleur moyen de les utiliser, et ce qu'il en coûterait ;

4. L'apropos d'ouvrir un passage entre le port et la baie d'Ashbridge, ou de pratiquer une ouverture entre cette dernière et le lac, ainsi qu'une estimation des frais.

Ces primes furent obtenues par MM. Hind, Fleming et Tully, et une prime spéciale fut accordée au capitaine Richardson pour un rapport qu'il avait présenté.

Les rapports furent publiés aux frais des commissaires du port et ils se trouvent à l'annexe p. 30 *et seq.* Ils fournissent une masse de renseignements sur le port et traitent au long des questions soumises par les commissaires. L'auteur de ces lignes ne veut pas tenter de condenser les vues et les opinions exprimées dans les différents rapports, car il faudrait en faire de copieux extraits et ce serait dépasser le cadre de ce mémoire.

Il ne fut rien fait des recommandations que les auteurs de ces rapports avaient suggérées relativement à l'exécution de constructions ; mais il ressort de rapports subséquents présentés par le maître de port, le capitaine Richardson, qu'on fit l'acquisition d'un outillage de dragage et qu'on s'en servit pour empêcher l'entrée occidentale de se fermer.

Il paraît qu'en 1856 la largeur de l'entrée occidentale que les navires d'un fort tonnage pouvaient suivre n'était que de 260 ou 270 pieds, bien qu'il eût été fait du dragage pendant quelque temps. A cette époque, 400 pieds étaient considérés comme la moindre largeur et 12 pieds comme la moindre profondeur qui dussent être obtenues. (Ann. p. 94.)

Dans son rapport de 1857, le maître de port dit que plusieurs changements avaient été observés dans la forme de l'île, et que la pointe qui bornait la baie du blockaus sur le côté nord avait considérablement augmenté vers le nord. Il parle de dommages faits à la presqu'île et dit que la levée commencée pour sa conservation n'a jamais été terminée, et il n'en conseille pas la réparation. (Ann. p. 95).

Il ressort du rapport de 1858 qu'une brèche s'était formée dans la presqu'île, et que l'introduction de l'eau dans le port par l'est était jugée d'un grand avantage. (Ann. p. 96).

Vers la fin de 1859, la langue de terre, à la presqu'île, avait disparu ; un canal navigable de 7 à 8 pieds d'eau l'avait remplacée, et de nouvelles accumulations de sable se montraient de chaque côté. (Ann. p. 98).

Il est dit dans le rapport de 1860 que l'entrée occidentale ayant été draguée jusqu'à 400 pieds de largeur et à une profondeur moyenne de 12, ces dimensions avaient été maintenues ; que la batture de l'île s'était étendue vers l'ouest et menaçait d'empiéter sur le chenal. La profondeur du chenal de l'est était de 6 pieds. (Ann. p. 99).

Dans le rapport de 1861, le capitaine Richardson dit que l'ouverture, à l'extrémité est du port, avait servi à purifier l'eau du port et contribué au bon état sanitaire de la ville.

La batture de l'île s'était encore étendue vers l'ouest et en dehors de l'influence

du courant, détourné et guidé par le quai de la Reine, et que le chenal avait été maintenu à sa largeur de 400 pieds. (Ann. p. 100).

M. S. Keefer, alors sous-commissaire des travaux publics, faisant rapport sur une enquête du Conseil municipal de Toronto qui demandait qu'un relèvement fût fait "dans le but de constater la cause des dégradations qui ont eu lieu déjà et de trouver les moyens d'en arrêter les progrès," signale les rapports des messieurs qui avaient examiné le port les années précédentes, donne les résultats de l'examen que lui-même a fait et recommande qu'un relèvement sérieux soit fait sous la direction d'un ingénieur hydrographe capable, attendu que "la question demande à être traitée au double point de vue de la théorie et de la pratique, afin de déterminer les causes qui ont amené la formation, mais qui aujourd'hui tendent apparemment à la destruction du port, ainsi que pour trouver quelque plan qui les fasse servir à sa conversation et à sa protection futures. Le problème n'étant pas d'une solution facile, il devrait être confié aux spécialistes les plus compétents."* (Ann. p. 100).

Il n'a été rien fait à la suite de ce rapport.

Dans son rapport de 1862, le maître de port disait qu'il s'était formé en dedans de l'entrée orientale une barre de sable sur laquelle l'eau était moins profonde qu'à l'entrée même. La brèche ou entrée avaient atteint un demi-mille de largeur, et la ligne de grève s'était tellement éloignée que la chaudière d'un vapeur naufragé qui était autrefois à sec se trouvait alors à 100 verges dans le lac et en eau profonde.

A l'entrée occidentale la batture de l'île s'était étendue à 300 pieds à l'ouest de l'extrémité ouest du quai de la Reine et s'était avancée de 40 pieds dans la direction du nord. (Annexe p. 103.)

Au cours de l'année 1863, suivant les recommandations du maître de havre, le quai de la Reine fut prolongé de 200 pieds vers l'ouest, et jusqu'à la fin de 1864 on eut un chenal de 400 pieds de largeur et d'une profondeur de 13 pieds.

La barre en dedans de la brèche de l'est s'était prolongée plus avant dans le port et n'était recouverte que par 6 pieds d'eau, ce qui fit que les vapeurs d'un faible tirant pouvaient seuls y passer. (Annexe p. 105.)

Dans son rapport de 1865, le capitaine Richardson annonçait que les hauteurs de Scarborough, d'où provenaient les matériaux composant la presqu'île et l'île, n'existaient plus, et que cette dernière se dégradait.

L'entrée occidentale conservait sa largeur de 400 pieds et une profondeur variant de 11½ à 14½ pieds, suivant la hauteur de l'eau dans le lac. La batture de l'île continuait à s'avancer vers l'ouest, et dans l'espace de 34 ans avait augmenté de 700 pieds de largeur, soit dans la proportion de 22 pieds par année. (Annexe p. 107.)

M. Kivas Tully, ingénieur de la commission du port, faisait rapport qu'en 1866 l'entrée occidentale était restée à 400 pieds de largeur, ce qui était dû au prolongement du quai de la Reine vers l'ouest. (Annexe p. 108.) Dans son rapport de 1867 il parlait encore de la croissance de la batture de l'île et disait que "la formation ouest de la pointe du phare avait augmenté dans ces dernières années, et qu'une nouvelle langue de terre" (aujourd'hui la pointe Hanlan, *voir* le plan qui indique les changements survenus dans le port en 1874, 1875 et 1876) "s'était formée, laquelle s'étendait dans la direction du nord d'environ 300 verges à l'ouest de l'île, formant une autre baie; nul doute que cette formation continuera d'augmenter." (Annexe p. 109).

Cette langue ou pointe de terre, aujourd'hui connue sous le nom de pointe Hanlan, a crû jusqu'en 1880 et elle s'étend maintenant dans la direction du nord au delà de la pointe Gibraltar, et la batture qui part de là s'est étendue tous les ans jusqu'à ce que, en 1875, elle eut rétréci l'entrée occidentale à une largeur de 230 pieds.—(*Voir* le plan ci-joint.)

En 1873, M. Wm. Kingsford, ingénieur dirigeant, présenta au secrétaire du ministère des Travaux publics, un rapport (ann. p. 100 *et seq.*) dans lequel il traîtait longuement de la condition et des besoins du port et recommandait que le crédit de $20,000 voté par le parlement fût affecté au dragage, attendu que "le présent abord de Toronto, par eau profonde, nécessite un détour brusque pour entrer dans le

* Ce rapport devrait être daté de 1862 au lieu de 1872, tel qu'imprimé.

chenal du quai de la Reine. Dans les travaux d'amélioration qu'il s'agit de faire, il faut établir une entrée et une sortie faciles ; " et que " l'approfondissement des canaux du Canada démontre que l'entrée devrait finalement être de 16 pieds de profondeur."

Entre le 1er juillet 1874 et le 30 juin 1880, la somme de $49,120.90 a été dépensée, principalement pour augmenter la largeur et la profondeur du chenal du quai de la Reine. Peu de temps après avoir commencé le dragage, on constata que pour obtenir une profondeur de 16 pieds à l'eau basse, il faudrait miner un récif solide, et ceci fut fait jusqu'à un certain point. On n'essaya pas de redresser le coude brusque ou de rendre le chenal plus aisé pour l'entrée ou la sortie; le but était d'ouvrir un chenal de 300 pieds de large avec 16 pieds d'eau sur l'ancienne route.

Sur le plan ci-joint de l'entrée occidentale, on verra l'empiétement de la pointe de la batture vers le nord et la largeur du chenal navigable en 1863, 1875, 1879 et 1880.

Ci-annexé un plan du port indiquant l'état de ce dernier en 1841 (?), et il peut être comparé avec celui qui fait voir les changements observés dans les entrées est et ouest en 1874, 1875 et 1879.

Au cours de la session de 1880, le parlement vota un crédit de $12,500 pour ce port, dont partie devait être affectée à draguer l'entrée occidentale qui, au printemps de 1880, se trouvait réduite à 280 pieds par la croissance de la batture de l'île vers le nord.

Comme l'entrée actuelle a été déclarée trop brusque et qu'on sait que pour obtenir une profondeur de 16 pieds à l'eau basse, il faudrait enlever à très grands frais une grande quantité de roc solide, il a été jugé que, comme autrefois l'entrée avait 500 verges de largeur et une eau profonde, une tranchée comparativement droite pourrait être pratiquée dans la pointe de la batture et une profondeur de 16 pieds obtenue sans toucher le roc. Il fut tracé une ligne d'entrée facile partant de 18 pieds en dehors à la même profondeur en dedans, et une série de sondages démontra qu'une profondeur de 17 pieds au-dessous de zéro de la jauge sur le quai de la Reine pouvait être obtenue sans avoir à enlever le roc. Cette ligne se trouve à environ 700 pieds au nord du quai de la Reine, et on a commencé à enlever, au moyen de la drague, la pointe de la batture au nord de cette ligne. Il n'y a que du sable fin à enlever.

Il a été jugé à propos d'inclure dans l'annexe une lettre de M. J. G. Worts, président de la commission du port (p. 115), ainsi que les requêtes adressées à Son Excellence le gouverneur général par le maire et le conseil municipal de Toronto, demandant que le gouvernement fédéral prît des mesures pour protéger et conserver le port. (p. 117 *et suiv.*)

Comme, dans tous les rapports publiés à l'annexe, il est constamment question de la hauteur des eaux du lac Ontario et des effets que ses variations périodiques ont eus sur les changements qui se sont produits dans la presqu'île, maintenant l'île, qui borne le port au sud, ainsi que dans le port lui-même, on a annexé un article du *Canadian Journal*, vol. 2, intitulé : *Variations dans le niveau des lacs*, qui n'est peut-être pas déplacé avec ce qui fait l'objet de ce mémoire. M. Kivas Tully, I. C., qui, comme ingénieur du port, possède une connaissance parfaite de celui-ci et des nombreuses perturbations qui s'y sont produites depuis un très grand nombre d'années, a eu la courtoisie de nous permettre d'y ajouter une copie de son étude sur les " *Fluctuations du lac Ontario de* 1854 *à* 1878," ainsi que de la carte qui l'accompagne.

L'auteur du présent mémoire croit avoir touché à tous les points saillants des rapports et documents qui ont été recueillis et imprimés; qu'il a été démontré que primitivement, il y a près de 100 ans, la largeur de l'entrée occidentale était d'environ 500 verges; que chaque relèvement subséquent a fait constater que cette largeur diminuait graduellement; que par des causes naturelles une brèche s'est produite dans la presqu'île à l'extrémité est du port, et qu'une entrée large et peu profonde existe maintenant; que depuis près d'un demi-siècle ceux qui avaient intérêt à la prospérité du port ont demandé que des mesures fussent prises pour assurer sa conservation à l'avenir; que quoiqu'il ait été fait plusieurs rapports, recommandations

et estimations de frais, aucun n'a été adopté ni suivi, pas même en partie ; et que les mêmes forces de la nature qui ont agi dans le passé poursuivent encore leur œuvre sans être arrêtées, au détriment du plus beau port du lac Ontario qu'elles menaçent de détruire.

Il n'est pas hors de propos de dire ici que les eaux du Don et les égoûts de la ville se déchargent encore dans le port.

C'est pourquoi on s'est demandé ce qu'il y a à faire pour conserver ce port, s'il est nécessaire d'améliorer l'entrée de l'est de façon à toujours avoir une profondeur navigable de 16 pieds, et d'établir les constructions qu'il faudrait pour arrêter l'empiétement de la batture de l'île et conserver l'entrée de l'ouest à une largeur et une profondeur qui donnent une entrée et une sortie faciles ? De la solution de ces questions dépend la conservation du port de Toronto.

L'auteur de ces lignes doit reconnaître l'aide qu'il a reçue de M. M. Baldwin, le maître de port, et de M. Helliwell, son adjoint, dans l'obtention de plusieurs des rapports publiés avec celui-ci ; et il doit des remerciements à M. K. Tully, I. C., qui lui a fourni des rapports et documents sur les niveaux du lac.

Respectueusement soumis,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

Bureau de l'ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics,
11 avril 1881.

RAPPORT SUR LE DÉBORDEMENT DU LAC MANITOBA.

N° 10247.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 22 décembre 1880.

MONSIEUR,—Nous n'avons dans le département aucun renseignement sur le lac Manitoba.

Je vois par la lettre du sous-ministre de l'intérieur (n° 9961) que depuis quelques années les eaux de ce lac ont graduellement monté, et qu'elles sont aujourd'hui de 4 à 5 pieds plus hautes qu'elles n'ont jamais été. Je vois aussi qu'il a été fait un examen de la nature et de l'étendue des obstructions qui existent dans la rivière Fairford, qui lui sert de décharge dans le lac Winnipeg, et que le plan et les coupes qui en ont été faites accompagnent cette lettre.

On me demande aussi par cette lettre de fournir une estimation du coût probable des excavations qu'il faudrait faire pour améliorer le régime de cette rivière.

Le lac Manitoba a environ 120 milles de longueur et une largeur moyenne de 18 milles, et le sous-ministre de l'intérieur me dit qu'on ne peut nulle part y trouver une profondeur de plus de 25 pieds. C'est un lac excessivement plat, dont les rives sont sablonneuses, et pour attérir il faut se rendre aux embouchures des rivières ou cours d'eau qui s'y déchargent.

La rivière Fairford—désignée sur le plan sous le nom de Partridge-Crop (*Falle-de-Perdrix*)—a une largeur moyenne de 400 pieds jusqu'à une certaine distance de son embouchure, et ses berges sont élevées de 8 à 10 pieds au-dessus de son niveau actuel. D'après les sondages indiqués sur le plan, il paraît exister une batture dans le lac Manitoba, en travers de son embouchure, sur laquelle il n'y a que 5 pieds d'eau dans l'endroit le moins profond ; il y a deux autres battures sur une distance d'un mille de son embouchure, et une troisième à un mille et demi plus loin.

Ainsi que l'indiquent les profils, ces battures sont formées de graviers et de cailloux. Je vois que la pente de la surface de la rivière est de $2\frac{1}{2}$ pieds par mille, ce qui est suffisant pour produire le courant très rapide qui y existe, et ce courant est assez fort pour emporter toute obstruction qui serait causée par des matières comparativement tendres ou d'une nature friable. Comme on dit que ces obstructions consistent en graviers et cailloux, je suis porté à croire qu'ils sont entassés et serrés, et qu'il sera difficile de les draguer.

Il paraît que lorsque le relèvement a été fait (10 novembre 1880), le lac Manitoba était à 4 ou 5 pieds au-dessus de son niveau normal, et que l'eau à sa décharge était à une hauteur correspondante. Comme les sondages accusent une profondeur de $4\frac{1}{2}$ à 6 pieds sur les battures, il s'en suit que lorsque le lac est à son niveau normal l'eau de la rivière Fairford ne peut avoir qu'un pied ou plus de hauteur.

La largeur moyenne de la partie de la Fairford qui est figurée sur le plan est de 400 pieds, et si l'on veut que les dragages projetés aient quelque utilité, il faudra creuser un chenal de cette largeur à travers les battures afin de donner une issue au plus grand volume d'eau qu'un chenal aussi étroit peut porter. Il faut se rappeler que le problême qu'il s'agit de résoudre est l'abaissement de quatre pieds d'une nappe d'eau de 1,900 milles carrés au moins, et de la tenir à ce niveau à l'avenir. Pour y arriver, il faut pratiquer un chenal aussi large et aussi profond que possible.

Voici un état de la quantité de dragage à faire pour enlever la partie des battures coloriée en rouge sur la coupe ci-jointe, en lui donnant une largeur de 400 pieds :—

Chenal dans le lac Manitoba	93,000
" " la rivière, 4 à 32	117,600
" " " 34 à 52	18,000
" " " 115 à 124	18,900
Total	247,500 vgs. cub.

Pour arriver au coût du dragage de cette quantité, j'ai supposé que le département fournirait le dragueur, les chalans et le remorqueur nécessaires sur le lac Manitoba, et que l'ouvrage durerait quatre ans, ce qui ferait 62,500 verges cubes, mesurées dans le terrain solide, pour cinq ou six mois de travail par année.

J'ai calculé les frais comme suit :—

Mécanisme pour un dragueur à cuiller	$8,000 00	
Transport au lac Manitoba	3,000 00	
Coque et installation	6,000 00	
Câbles, chaînes, outils, etc	4,000 00	
Trois chalans pouvant contenir 50 vgs	3,000 00	
Remorqueur à vapeur complet	10,000 00	
Outillage de dragage		34,000 00
Frais d'opération, dragueur et remorqueur, 4 ans @ $8,000		32,000 00
Faux frais, réparations et renouvellements, etc		6,000 00
Surveillance, 4 ans @ $2,000		8,000 00
Total		$80,000 00

et $\frac{80000}{250000}$= 32 cts par verge cube, ce qui doit être regardé comme un prix raisonnable, mais non pas un prix pour lequel un entrepreneur se chargerait de l'ouvrage, car je n'ai rien alloué pour profit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

A M. F. H. ENNIS, secrétaire,
Département des travaux publics.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

N° 21253.

OTTAWA, 15 février 1882.

MONSIEUR,—Le 22 décembre 1880 j'ai soumis un rapport (n° 10247) sur le prix probable de revient du dragage de l'embouchure du lac Manitoba jusqu'à une profondeur devant assurer l'écoulement du trop plein des eaux et le maintien du niveau normal de ce lac à l'avenir.

Le département n'ayant aucun renseignement sur ce lac ou la contrée environnante, et vu l'imperfection et l'insuffisance de ceux que lui offre le document n° 9961 touchant la rivière Fairfond, son confluent, un crédit fut voté à la dernière session du parlement, pour subvenir aux frais d'une exploration ayant pour but non-seulement l'examen du lac et de son embouchure, mais aussi la constatation, si possible, de la ou des causes qui font que le lac s'élève et reste au-dessus de son niveau normal,—la recherche des moyens à prendre pour faire écouler le surplus d'eau et empêcher que cet état de choses ne se renouvelle, étude devant être suivie d'une estimation de l'étendue et du prix de revient des travaux que cette amélioration coûterait.

Ainsi que le prescrivait votre lettre n° 7478, instruction fut donnée à M. Guérin, I. C., de faire les relèvements, etc., nécessaires. De cette tâche il s'est acquitté d'une

manière on ne peut plus satisfaisante, et, pour l'information de l'honorable ministre, je transmets le rapport soumis par cet ingénieur.

Par ce rapport, on peut voir que M. Guérin a pu juger par lui-même des effets du débordement du lac, car il a vu inondé le village de Totogan, situé au confluent des rivières Blanche et du Rat, c'est-à-dire à six milles de l'extrémité sud du lac, et entendu ceux qui, découragés par ces crues continuelles, menaçaient d'abandonner leurs terres.

Comme on le remarquera, dès le commencement M. Guérin attribuait ce débordement à l'une des causes suivantes :

1° A l'exhaussement du fond du lac par les matières flottantes apportées par les rivières qui se jettent dans ce lac ;

2° Au barrage de l'embouchure, par le refoulement vers elle des matières dont se compose le fond du lac ;

3° A l'affaissement graduel des terres autour du lac ;

4° Parce que le volume d'eau apporté par ses affluents ne peut tout s'écouler par l'embouchure.

Mais, dans le cours de son exploration, et par les sondages, M. Guérin a pu se convaincre que le fond du lac ne s'exhaussait pas par le dépôt d'aucune espèce de sédiment (1), que les terres voisines n'allaient pas non plus en s'affaissant (3), car, si l'un ou l'autre de ces phénomènes se fût présenté, au lieu d'avoir obtenu de profonds sondages, c'est le contraire qui serait arrivé. Quant à l'embouchure, je puis dire qu'à son entrée le fond est un roc solide, et que l'on y voit aucun indice d'accumulations provenant du fond du lac (2).

Pour déterminer la cause 4, on a constaté que la masse d'eau apportée à l'extrémité sud du lac par la rivière Blanche et par sa branche, la rivière du Rat, et à l'extrémité septentrionale, par la rivière de la Poule-d'Eau—les seuls cours d'eau qui se jettent dans le lac Manitoba—était de 20,796 pieds cubes par seconde.

La capacité d'écoulement de la rivière Fairford a été reconnu être de 14,833 pieds cubes, d'où il suit que pendant la période des crues, 5,963 pieds cubes d'eau par seconde s'accumulent dans le lac, et que le trop plein inonde ses bords ou disparaît par l'évaporation.

Comme le dit M. Guérin, ici se présente un état de choses anormal. Ainsi que c'est la règle, l'embouchure du lac, au lieu d'être d'une étendue excédant la capacité réunie de ses trois tributaires, est plus petite que l'un de ces cours d'eau n'est large, et la conséquence doit être que tant que la rivière de la Poule-d'Eau continuera d'apporter autant d'eau chaque année, le lac ne cessera de monter, et s'il arrive que son niveau baisse, le fait en sera dû à ce que dans la région arrosée par la rivière de la Poule-d'Eau les pluies et les neiges auront été moins considérables qu'à l'ordinaire.

La rivière Fairford se jette dans le lac Saint-Martin où prend sa source la Petite Saskatchewan, que M. Guérin décrit comme inondant ses bords par endroits. Son cours, dit-il, est tantôt rapide, tantôt tranquille. Aux points où il a été examiné, son lit est formé de roc ou de cailloux et de gravier très compact. Ses eaux s'écoulent irrégulièrement sur une distance de 30 milles et tombent ensuite dans le lac Winnipeg.

Le lac Saint-Martin est entouré de terres basses et planes qui sont inondées comme les bords du lac Manitoba, et la cause de cette inondation a été trouvée dans le fait que la capacité d'écoulement de la Petite Saskatchewan est de 2,347 pieds cubes inférieure à celle de la décharge dans la rivière Fairford, cette quantité par seconde, moins ce qui en est enlevé par l'évaporation, se répandant sur les terres.

Prenant pour exactes les étendues de 1,902 et 316 milles carrés que le professeur Hind donne aux lacs Manitoba et Saint-Martin et comme étant celles de leur état normal, M. Guérin a calculé que la hauteur à laquelle se sont élevées les eaux est de six pieds au-dessus de leur niveau naturel. D'après les données obtenues, il a de même établi que les terres submergées autour du lac Manitoba embrassaient une étendue de 323 milles carrés, et autour du lac Saint-Martin de 765 milles carrés, c'est-à-dire 696,320 acres.

L'unique remède à cet état de choses serait d'augmenter le nombre des voies

d'écoulement des lacs Manitoba et Saint-Martin, et de diriger le surplus d'eau dans le lac Winnipeg, qui, vu ses grandes dimensions, ne verrait pas son niveau s'élever de plus de deux pouces dans le cours d'une année; car, comme le dit M. Guérin, l'élévation de la surface d'un lac augmente toujours sa capacité d'écoulement, et de ce l'on peut conclure que le niveau du lac Winnipeg ne serait pas sensiblement changé.

Dans mon rapport de décembre 1880 (n° 10247) je suggère l'approfondissement de la rivière Fairford comme moyen d'augmenter la décharge du lac, tout en disant que le lit de cette rivière devait être formé de matières fermes puisqu'il ne s'y voyait aucun affouillement produit par la force du courant. Ainsi qu'il a été dit, M. Guérin reconnut que le lit de ce cours d'eau était de roc, et renonçant en conséquence au projet de l'approfondir, il propose l'ouverture d'un nouveau chenal partant du lac (*voir* plan), de 10,500 pieds de longueur, qui déboucherait dans la rivière Fairford à cette distance de sa source où son niveau est de $9\frac{6}{10}$ pieds plus bas que le lac. On remarquera que M. Guérin propose d'abaisser de $4\frac{1}{2}$ pieds le lac Manitoba et de le maintenir, pour les fins de la navigation, à $1\frac{1}{2}$ pied au-dessus de son niveau normal.

La Petite Saskatchewan étant déjà décrite et reconnue comme insusceptible d'amélioration, M. Guérin suggère, pour abaisser le niveau du lac Saint-Martin, l'ouverture d'une tranchée de $12\frac{9}{10}$ milles de longueur qui déboucherait dans le lac Winnipeg, et d'une largeur et profondeur suffisantes à l'écoulement du surplus des eaux et pour conserver désormais au lac Saint-Martin un niveau normal.

Il décompose comme suit le prix de revient de ces travaux :

Du lac Manitoba à la rivière Fairford	$36,000
Entre les lacs Saint-Martin et Winnipeg	245,000
Total	$281,000

Par l'ouverture de ces voies, non-seulement les eaux de ces lacs seraient, au bout de quelques années, ramenées à leur niveau naturel, mais elles s'y maintiendraient, et les grandes étendues de terres maintenant inondées et sans valeur redeviendraient propres à la colonisation. Mais ce n'est pas tout, car, tant que le régime des rivières Fairford et Petite Saskatchewan restera le même, les probabilités sont que les lacs Manitoba et Saint-Martin ne cesseront de déborder et que l'étendue des terres inondées augmentera en proportion.

M. Guérin porte à 696,320 acres les terres actuellement submergées, et si on estime leur valeur moyenne à $2 l'acre, on obtiendra un total de $1,392,640, lequel serait une ample compensation de la dépense à faire et dont l'estimation est plus haut donnée.

Je ne puis terminer cette analyse du rapport de M. Guérin sans faire l'éloge qui est dû à son auteur pour l'habileté avec laquelle il a rempli la mission qui lui a été confiée et résolu le problème soumis à son étude. Bien que le remède proposé paraisse devoir entraîner une forte dépense, les bénéfices devant en résulter seraient à la fois immenses et durables.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

F. H. Ennis, secrétaire,
Département des travaux publics.

RAPPORT DE M. GUÉRIN.

OTTAWA, 29 janvier 1882.

MONSIEUR,—Dans les remarques au sujet de l'Assiniboine, il a déjà été dit que lors de la crue de cette rivière, l'été dernier, l'attention avait été immédiatement attirée sur le lac Manitoba.

Le parti fut en conséquence transféré à Totogan, village situé à la jonction des rivières Blanche et du Rat et à environ six milles de l'extrémité sud du lac.

Le village était tellement inondé qu'il fut difficile de trouver un point où camper dans le voisinage.

Le pays à la ronde offrait un triste aspect. Tous ceux interrogés s'accordèrent à dire que le lac débordait ainsi depuis cinq ans. Ses eaux inondaient alors les terres jusqu'au village de Totogan, où les habitations menaçaient ruine. Découragés, les habitants parlaient d'abandonner leurs terres. Voyant cette nappe d'eau, qui a plus de 1,900 milles carrés, monter et se répandre de plus en plus tous les ans sur les terres, ils n'ont pu faire autrement que de se croire menacés d'une ruine certaine s'ils persistaient à rester dans le district. Tels furent les sentiments alors exprimés par les habitants.

Pour mettre fin à ces appréhensions il faut aviser aux moyens d'enfermer le lac dans ses bornes naturelles, et c'est la solution de ce problème que je vais essayer ici de donner.

Avant de chercher cette solution, il faut d'abord découvrir la véritable cause du débordement, car il en est trois qui se présentent comme également certaines.

1. Le lac peut monter et inonder ses bords parce que les matières apportées par les rivières qui s'y jettent ont diminué sa profondeur.

2. Le lac peut monter parce que son embouchure est obstruée par les matières de son fond refoulées là par les eaux.

3. Le débordement peut aussi provenir de l'affaissement du sol autour du lac.

4. Le niveau du lac peut s'élever à la suite de pluies ou de neiges plus considérables qu'à l'ordinaire tombées à la source des tributaires, et il se peut en même temps que l'issue soit insuffisante à l'écoulement du surplus des eaux que le bassin peut renfermer.

Toutes ou chacune de ces causes pouvaient produire les effets observés dans les environs du lac, et, nécessairement, il fallait découvrir entre elles la véritable.

Pour atteindre ce but, il a été nécessaire d'examiner les rivières qui se jettent dans le lac ainsi que celles dont il est la source et calculer la quantité d'eau emportée par l'évaporation. Il fallait de même s'assurer si l'eau du lac montait ou baissait, car elle paraissait ou monter ou baisser de plusieurs pouces tous les jours selon de quel côté le vent soufflait.

D'après le professeur Hind, l'étendue du lac Manitoba est de 1,902 milles carrés. Les terres qui l'entourent sont basses et planes et il se divise en deux nappes reliées par un détroit appelé les Narrows, et au sud desquels se trouve la plus grande. A part des pluies et de la neige, ses seuls tributaires sont la rivière de la Poule-d'Eau, qui s'y décharge à son extrémité nord, et les rivières Blanche et du Rat à son extrémité sud.

Les décharges du lac sont la rivière Fairford et la creek du Chien-Pendu (*Dog Hung*). Cette dernière est de trop peu d'importance pour qu'il en soit question davantage, mais l'autre, qui a sa source au nord des Narrows, est large et rapide sur les premiers trois milles de son cours, dont le lit est rocheux. Elle s'élargit ensuite et couvre la région sur une étendue de plusieurs milles carrés, où croît en abondance la gentiane. Dans cette partie de la région se trouve le lac à la Falle-de-Perdrix, petite nappe d'eau dépourvue d'algues d'aucune espèce et qui, il n'y a que quelques

années, n'était qu'un marais. Emergeant de ce lac la rivière reprend ses dimensions naturelles sur une petite distance et disparaît ensuite dans le lac Saint-Martin.

Comme le lac Manitoba, ce dernier déborde et inonde les environs. Au dire du professeur Hind, son étendue était, il y a quelques années, de 316 milles carrés; mais ses dimensions ont beaucoup augmenté depuis. L'unique tributaire de ce lac est la rivière Fairford et la Petite Saskatchewan est sa voie d'écoulement. Ce cours d'eau inonde ses bords et va tantôt s'élargissant tantôt se contractant. Il est alternativement calme et rapide. Dans les parties examinées, son lit est de roc et de gravier compact. Après avoir serpenté sur une distance d'environ trente milles, il se jette dans le lac Winnipeg.

RIVIÈRES TRIBUTAIRES DU LAC MANITOBA.

Pendant le séjour à Totogan les rivières Blanche et du Rat ont été examinées. La décharge de la première se trouve à environ trois milles en amont du village. Il n'y avait pas là d'indices frappants que les eaux de cette rivière eussent été plus hautes le printemps précédent. A l'époque où elle fut examinée il en sortait 1,425 pieds cubes par seconde. Sa décharge avait une largeur de 185 pieds et une profondeur maxima de seize.

La rivière du Rat, qui se réunit à la Blanche à Totogan, a été examinée à environ cinq milles en amont du point de jonction. Cette rivière parut avoir beaucoup baissé depuis le printemps, car sa largeur n'était alors que de 40 pieds et sa décharge ne laissait passer que 35 pieds cubes d'eau par seconde, bien que la marque de ses hautes eaux indiquât que le printemps précédent sa largeur dût être de 250 pieds et sa décharge de 729 pieds cubes par seconde.

Après avoir établi des échelles d'eau à Totogan, le camp a été transféré à la tête de la rivière Fairford, qui est la décharge du lac. Dans le cours de ce trajet, différents sondages ont été faits dans le lac, lesquels indiquèrent une profondeur variant de neuf à quinze pieds près de la rive, et qui, plus au large, était parfois de vingt.

Ces sondages firent voir à ceux qui naviguent sur ce lac que sa profondeur était plus grande que les années précédentes, et dans ce fait l'on eut l'ample preuve que le fond ne s'élevait pas par le dépôt de sédiments et qu'il n'y avait pas non plus affaissement du sol avoisinant, car, dans l'un et l'autre cas, la profondeur du lac eût plutôt diminué qu'augmenté.

Sur un point convenable, à environ trois quarts de mille du lac, l'on a mesuré la décharge par la rivière Fairford. Elle a une largeur de 359 pieds et une profondeur maxima de 10½. Il y passait 14,833 pieds cubes d'eau par seconde. On ne put voir de marque d'eau qui indiquât une plus grande élévation que celle de la surface de la rivière, qui, à ce moment, semblait avoir atteint sa hauteur maxima, car sur divers points entre cette localité et le lac ses bords étaient inondés.

Les travaux d'exploration et les sondages sur cette rivière et dans la partie voisine du lac ayant été commencés, quelques-uns du parti furent envoyés à la tête du lac pour examiner la rivière de la Poule-d'Eau.

A l'embouchure de cette rivière une vaste étendue de terre est inondée et la gentiane et d'autres plantes y croissent en abondance. Trois bras de la rivière serpentent à travers ces plantes.

A environ cinq milles de sa jonction avec le lac on a trouvé un endroit d'où il était possible d'examiner la rivière, qui est là de 444 pieds de largeur. Sa profondeur maxima était de 12 pieds et le volume d'eau qui passait de 13,930 par seconde. Par une marque visible sur ces bords, l'on a constaté qu'elle avait baissé de $1\frac{65}{100}$ pieds depuis l'époque de son niveau le plus élevé le printemps précédent. Lorsqu'elle était à cette hauteur il y passait 18,642 pieds cubes d'eau par seconde.

DÉCHARGES ET TRIBUTAIRES DU LAC.

Quand fut fait l'examen de ces rivières, le volume d'eau apporté dans le lac par la Poule-d'Eau était de 13,930 pieds cubes par seconde ; celui apporté par la Blanche

et le Rat, de 1,460 pieds cubes, soit un total de 15,390 pieds cubes par seconde, et cela tandis que sa seule décharge, qui se faisait par la rivière Fairford, n'était que de 14,833 pieds cubes par seconde, ce qui laissait par seconde 557 pieds cubes s'accumuler dans le lac. De ces faits il suit que lors de l'examen le niveau du lac ne pouvait baisser que par l'évaporation.

Dans la période des plus fortes crues, la rivière de la Poule-d'Eau verse dans le lac 18,682 pieds cubes d'eau par seconde; la Blanche et le Rat, 2,154, soit un total de 20,796 pieds cubes par seconde, tandis que par la décharge du lac il ne s'en peut écouler que 14,833, car à ce chiffre se borne la capacité d'écoulement de la rivière Fairford. De ce, il suit donc que dans la période des crues une quantité égale à 5,963 pieds cubes par seconde s'accumule dans le lac, se répand ensuite sur les terres ou disparaît par l'évaporation.

Ces mesurages font voir la condition anormale du lac Manitoba. Je crois que c'est une maxime généralement admise dans l'Amérique du Nord, que la capacité réunie d'une rivière servant de décharge à un lac est plus grande que la capacité réunie de tous les tributaires de ce lac. Le fleuve Saint-Laurent est un exemple frappant de ce fait.

Le lac Manitoba, cependant, n'en offre pas moins cette anomalie que la capacité de la Poule-d'Eau excède celle de la rivière Fairford qui est la décharge du lac, de plus de 25 p.c. La conséquence inévitable est que chaque fois que la Poule-d'Eau déborde le lac Manitoba doit monter, et comme la capacité de la rivière Fairford, jointe à l'évaporation, ne suffit pas à l'écoulement du surplus d'eau apporté pendant la période qui suit après que la Poule-d'Eau a atteint sa hauteur maxima et qui s'étend jusqu'aux prochaines crues, le lac devra monter de plus en plus tous les ans, si, pendant plusieurs saisons consécutives, il n'arrive pas que les pluies et la neige ne tombent avec beaucoup moins d'abondance dans la région du plateau d'épanchement où ce tributaire prend sa source.

EVAPORATION.

Comme il semble que l'évaporation est l'un des principaux facteurs de l'abaissement du niveau du lac, on a eu recours, au camp de Fairford, à un appareil pour constater la quantité d'eau évaporée chaque jour.

Cet appareil consistait en un vaisseau cylindrique de ferblanc, d'environ trois pouces de profondeur et d'autant de diamètre. On l'a empli d'eau et placé dans un autre vaisseau contenant du gravier et du sable mêlés. La profondeur de l'eau était mesurée matin et soir et enregistrée dans un livre affecté à cet objet. Copie de ce registre se trouve à la fin du présent rapport, accompagné du registre des niveaux d'eau.

Un examen du premier de ces registres fera voir que la perte d'eau par chaque 24 heures est en moyenne de 2–10 de pouces, tandis que pendant la nuit seulement cette perte n'est que de 2-100.

En hiver, lorsque le thermomètre est au-dessus de 32°, l'évaporation de l'eau n'est pas appréciable.

Si un morceau de glace est mesuré, pesé et laissé exposé, sa diminution, en pieds ou en volume ne sera pas sensible tant que le mercure restera au-dessous de 32°. Les hommes de science affirment que l'évaporation de l'eau se fait pendant l'hiver, mais je n'ai jamais vu ni lu qu'aucun ait dit quelle était la somme de cette évaporation lorsqu'il gèle ou pendant un hiver canadien. Le registre tenu au lac Manitoba pendant la dernière partie de l'été indique une moyenne d'évaporation aussi peu élevée que 2-100 de pouce pour chaque nuit ou pendant que l'eau n'était pas exposée aux rayons du soleil, et il est arrivé quelques nuits qu'il n'y en a pas eu du tout. Or, comme dans un jour d'hiver l'évaporation ne saurait être plus considérable que dans une nuit d'été, il s'ensuit que la moyenne de la perte quotidienne par l'évaporation pendant les mois froids ne peut, dans le voisinage du lac Manitoba, excéder 2-100 de pouce. Si l'on prend une moyenne entre les trois mois les plus chauds et les neuf les plus froids, le résultat sera .065″.

COEFFICIENT D'ÉVAPORATION.

Il ne faut pas oublier que le vase dont on s'est servi pour calculer la perte d'eau par l'évaporation n'avait que trois pouces de profondeur, et comme il est bien connu que cette perte est plus grande dans un vaisseau plat que dans un profond, il s'ensuit que par jour l'évaporation moyenne du lac Manitoba ne dépasse pas 065″ ou .005416 pied pour toute l'année. Ce sera ce coefficient que l'on emploiera pour déterminer le degré d'évaporation dans le présent rapport.

LAC SAINT-MARTIN ET SES RIVIÈRES.

Des terres basses et planes entourent le lac Saint-Martin, et dans le trajet pour se rendre à la Petite Saskatchewan, partout où l'on a approché de la rive on a pu voir que son ancienne limite était disparue sous l'eau.

Il a déjà été dit que le seul tributaire du lac Saint-Martin était la rivière Fairford et sa décharge la Petite Saskatchewan. Ainsi qu'on peut le voir sur le plan, ce dernier cours d'eau est très irrégulier à sa sortie du lac. Il se répand et se divise en plusieurs bras sur les premiers cinq milles de son cours. A cette distance du lac, il se rétrécit et semble prendre ses dimensions normales sur cette étendue. C'est là que la capacité de sa décharge a été mesurée. Sa largeur est de 309 pieds, sa plus grande profondeur de 16 et le volume d'eau qui y passait alors était de 12,486 pieds cubes par seconde. Or, comme la quantité d'eau s'écoulant par la rivière Fairford est de 14,833 pieds cubes par seconde, le résultat est qu'une quantité égale à 2,347 pieds cubes par seconde reste dans le lac, se répand sur ses bords ou est emportée par l'évaporation.

ÉLÉVATION DES LACS MANITOBA ET SAINT-MARTIN AU-DESSUS DE LEUR NIVEAU NORMAL.

D'après le rapport du professeur Hind, il paraîtrait qu'à l'époque de son exploration, en 1853, le lac Manitoba était renfermé dans les limites restreintes à 1,902 milles, et le lac Saint-Martin dans celles de 316 milles carrés. Ces dimensions seront ici acceptées comme étant celles de ces lacs dans leur condition normale.

Toujours d'après ce rapport de M. Hind, la différence approximative entre le niveau des lacs Manitoba et Saint-Martin est de 15 pieds. A cet égard, il convient de faire remarquer qu'à moins que le temps n'ait été calme pendant quelques jours, il était difficile de prendre le niveau de ces lacs, si ce n'est approximativement, car leurs surfaces s'élèvent et s'abaissent de plusieurs pouces chaque jour sur la rive selon la direction du vent. La différence du niveau entre ces lacs a été mesurée l'automne dernier et le chiffre obtenu diffère d'environ un pied de celui donné par le professeur Hind.

Ce quasi accord entre les deux mesurages démontre que, bien que les deux lacs aient monté de plusieurs pieds depuis le premier examen fait par M. Hind, il y a plus de vingt ans, c'est également qu'ils ont monté et que leur surface est actuellement à une égale élévation au-dessus de leur niveau normal. Cette élévation est expliquée dans la note A à la fin de ce rapport, note qui indique comme ayant été de six pieds la hauteur à laquelle l'eau s'est élevée au-dessus du niveau normal dans les lacs Manitoba et Saint-Martin.

PROFONDEUR D'EAU SUR LES TERRES INONDÉES.

Le long des bras de la rivière Fairford et de la rivière Blanche, là où la première descend jusque près du niveau du lac Saint-Martin, et l'autre jusqu'au niveau du lac Manitoba, la profondeur d'eau varie de deux à quatre pieds en quelques endroits.

A quelques 200 pieds du chenal elle excède rarement deux pieds. Près du lac, là où celui-ci déborde, on trouve la même profondeur de deux pieds, qui va, comme de raison, en diminuant jusqu'à rien. Ainsi, la profondeur moyenne de l'eau sur les terres submergées peut être portée à un pied.

ÉTENDUE DES TERRES INONDÉES.

Les résultats de l'examen poursuivi jusqu'ici peuvent maintenant servir à la détermination de l'étendue des terres inondées par le débordement des lacs Manitoba et Saint-Martin. L'étude pour déterminer cette superficie constitue la note B qui se trouve à la fin du rapport. Par elle on verra que les étendues inondées par ces lacs sont respectivement de 323 et de 765 milles carrés. En d'autres termes, par le fait de l'insuffisance de la rivière Fairford lorsque les rivières Blanche et de la Poule-d'Eau débordent, le lac Manitoba a inondé 323 milles carrés de territoire ; et aussi parce que la Petite Saskatchewan ne peut écouler toutes ses eaux quand la rivière Fairford est à sa hauteur maxima, le lac Saint-Martin a débordé et inondé 765 milles carrés de territoire, soit un total de 1088 milles carrés couverts par les eaux.

NATURE DU REMÈDE PROPOSÉ.

L'étendue des terres endommagées par le débordement de ces lacs étant constatée et la principale cause connue, la question se résume maintenant à celle de savoir par quel moyen ces terres peuvent être drainées le plus promptement possible, ces moyens devant être peu dispendieux, comparativement, mais de nature à éviter le retour d'un pareil état de choses dans l'avenir.

Si l'on consulte la carte générale du pays, l'on verra de suite que pour ramener le lac Manitoba à son état primitif, le seul moyen est d'augmenter sa voie d'écoulement vers le lac Winnipeg. La décharge du lac Manitoba dans le lac Saint-Martin devra en conséquence être augmentée dans une certaine mesure déterminée, ainsi que celle du lac Saint-Martin dans le lac Winnipeg.

Telles qu'elles paraissent sur le plan, les rivières Fairford et Petite Saskatchewan ne sont pas susceptibles d'être utilisées comme voies de décharge d'une capacité déterminée, bien qu'elles passent dans les localités qui seraient les plus avantageuses à l'exécution des travaux propres à faciliter l'écoulement du trop plein des eaux du lac en question.

Lorsque, à l'époque de la crue, la hauteur des eaux de la rivière de la Poule-d'Eau excède de $1\frac{65}{100}$ pieds le niveau qu'elle atteignit le 5 août (jour où l'examen a eu lieu,) l'étendue de territoire inondé par le lac Manitoba était de 323 milles carrés et comme la superficie du lac est de 1,902 milles carrés, on a $\frac{\overline{(1902+323)\ 5280}\,\big|^{2} \times .005416}{86400}$ pour l'évaporation par seconde. Si on ajoute la décharge qui se fait par la rivière Fairford, soit 14,833 pieds cubes par seconde, le produit de l'addition donnera le total de la quantité d'eau s'échappant du lac chaque seconde.

De plus, le volume d'eau apporté dans le lac par les rivières de la Poule-d'Eau, Blanche et du Rat étant de 20,796 pieds cubes par seconde, on a pour résultat $20,796 - \frac{\overline{(1902+323) \times 5280}\,\big|^{2} \times .005416}{86,400} - 14833 = 2075$, ce dernier chiffre indiquant la quantité d'eau qui s'accumule par seconde et se répand sur la terre ferme, tant que la rivière de la Poule-d'Eau reste à sa hauteur maxima. Il est donc ainsi établi que, en sus de la décharge qui se fait par la rivière Fairford il faudrait obtenir un écoulement additionnel de 2,075 pieds cubes par seconde du lac Manitoba.

Il ne sera cependant pas nécessaire de construire des ouvrages pour donner une

décharge aussi grande ; car l'état de choses mentionné plus haut n'existe que pendant la courte période des hautes eaux. A l'époque où l'examen fut fait, le lac ne contenait pas ce volume d'eau. Le niveau de la rivière avait baissé de 1⁶⁵ pieds comme il est dit plus haut, et l'espace de temps compris entre l'époque de la crue de ses eaux jusqu'au point de l'eau haute, et celle de leur retour à la hauteur observée le 5 août, paraît avoir été d'à peu près trois mois.

Le volume additionnel d'eau, dont s'augmente le lac durant la crue et la diminution de la rivière de la Poule-d'Eau serait égal au $\frac{2}{5}$ de celui qui s'y ajouterait si la rivière demeurait durant ces trois mois à son niveau le plus haut. (Voir note C à la fin). De là, étant donné $a=$ le nombre de secondes dans un mois, on aura $2075 \times 3a \times \frac{2}{5} = 2490a$ pour l'accroissement total du volume du lac durant les trois mois que durent la crue et la diminution de cette rivière.

Le chiffre qui vient d'être donné représenterait donc la quantité additionnelle d'eau apportée annuellement par les rivières et qui fait atteindre au lac un niveau supérieur à celui du 5 août, si la crue de ces rivières était toujours la même chaque année.

Si l'on exécute des travaux capables de produire un écoulement de 1480 pieds cubes par seconde, la décharge totale dans une année sera $1480 \times 12a$ et le volume du lac sera diminué d'une quantité équivalente à $17760a - 2490a = 15270a$, son niveau se trouvant par là abaissé d'une profondeur de $8\frac{1}{2}$ pouces.

D'après ce qui précède, et étant donné que la pluie et la neige tomberont aussi abondamment par la suite que pendant les cinq dernières années, et de plus que le lac Saint-Martin restera dans son état présent, le territoire inondé autour du lac Manitoba serait asséché en moins de trois ans et le lac lui-même reviendrait à son état normal en moins de cinq ans. D'un autre côté, si on diminue le volume du lac Saint-Martin en agrandissant sa décharge, l'assèchement ci-dessus et l'abaissement du niveau du lac Manitoba auront lieu beaucoup plus tôt, comme on le verra plus loin.

On pourrait peut-être supposer que pour obtenir le total de l'excédant d'eau à l'écoulement duquel il faut pourvoir, il faut ajouter au volume fourni par les rivières qui alimentent le lac l'équivalent de la neige qui s'y amasse durant l'hiver et y séjourne jusqu'au printemps et que cette neige est aussi une des causes de son débordement. Mais il n'en est pas ainsi, et la neige de l'hiver s'amassant sur le lac n'est pas un facteur dans l'augmentation qu'il subit, car l'eau qu'elle produit a le temps de s'écouler avant que les rivières aient atteint leur plus grande hauteur et conséquemment ces deux causes ne peuvent produire leur effet en même temps.

LAC SAINT-MARTIN.

Le lac Saint-Martin n'est alimenté que par la rivière Fairford qui lui fournit 14,833 pieds cubes d'eau par seconde. Il se décharge dans la Petite Saskatchewan à raison de 12,486 pieds cubes par seconde, soit une différence de 2,347 pieds cubes qui restent dans le lac, causant par là l'accroissement de son niveau et l'inondation des terres environnantes. Les eaux de la rivière Fairford étaient à l'époque où l'examen fut fait, à leur plus grande hauteur possible, car cette rivière coulait alors à pleins bords. Il s'en suit donc que la quantité d'eau qui se décharge du lac dans la rivière Saskatchewan ainsi que celle qui se perd par l'évaporation doivent être égales à celle qui lui est fournie par la rivière. Donc dans ce cas le haut niveau du lac n'augmente pas son volume comme dans le cas de la rivière de la Poule-d'eau. L'assèchement des terres inondées pendant un an nécessiterait l'exécution de travaux pouvant permettre l'écoulement de 1162 pieds cubes par seconde. Par ce moyen le niveau du lac serait abaissé de $2\frac{1}{4}$ pieds dans un an, et reviendrait à son état normal dans trois ans à condition que la capacité de la décharge du lac Manitoba ne fût pas alors augmentée.

Car si l'on terminait les travaux du lac Manitoba en même temps que ceux du lac Saint-Martin ou avant, leur achèvement à cette époque, sans donner de meilleurs résultats pour le premier de ces lacs, retarderait l'effet que ces derniers travaux doivent avoir ; mais si les travaux au lac Saint-Martin étaient terminés une année avant ceux du lac Manitoba, le résultat des deux serait meilleur. Si par exemple le niveau du lac Saint-Martin était abaissé de $2\frac{1}{10}$ pieds, les travaux au lac Manitoba

qui dans un autre temps ne pourraient pas permettre une décharge de plus de 1480 pieds cubes par seconde, donnerait alors passage à 1637 pieds cubes, causant par là une réduction de 11 pouces par année dans le niveau du lac et le ramenant à ses limites primitives dans un temps proportionnellement moins long.

Mais ici l'on doit se demander s'il est désirable de ramener ces lacs à leur niveau primitif. L'on peut voir en examinant les sondages indiqués sur le plan ci-annexé, qu'en agissant ainsi l'on diminuerait jusqu'à peu près deux pieds d'eau la profondeur à l'entrée de la rivière Fairford et au détroits du lac Saint-Martin.

Cette profondeur ne serait pas suffisante pour permettre aux navires de dimensions ordinaires de se rendre du lac Winnipeg au lac Manitoba. L'on propose donc de réduire le niveau de ces lacs de $4\frac{1}{2}$ pieds et de laisser ainsi une profondeur minima de $3\frac{1}{2}$ pieds pour les besoins de la navigation.

PROJET DE TRANCHÉE DU LAC MANITOBA.

Pour atteindre ce but, l'on devra pratiquer une tranchée depuis le lac Manitoba jusqu'à la station 62 sur la rivière Fairford (Voir le plan). Cette tranchée devra avoir 10,500 pieds de longueur et cinquante pieds de largeur au fond, les côtés ayant une inclinaison de un dans deux. Le seuil à l'entrée devra être à 54 pouces au-dessous du niveau actuel du lac.

Pour empêcher l'eau du lac de descendre au-dessous du niveau proposé il sera nécessaire de veiller à ce qu'aucun dommage ne soit causé à l'entrée de la tranchée de nature à augmenter outre mesure le volume de la décharge. A cette fin cette entrée devra être protégée par une double rangée de palplanches et le fond recouvert en maçonnerie sur une longueur de 150 pieds.

La tranchée pourra donner passage à un volume de 1480 pieds d'eau par seconde, et bien que débouchant dans la rivière Fairford, son action ne pourra guère affecter la décharge du lac Manitoba par le moyen de cette rivière. Au point de jonction de la tranchée et de la rivière le niveau de l'eau sera élevé de $9\frac{1}{2}$ pouces, mais comme ce point se trouve au dessous des rapides et $9\frac{6}{10}$ pieds au dessous du niveau du lac Manitoba, la décharge de ce lac en ressentira peu l'influence.

Le coût probable de cette tranchée sera de $36,000.00.

PROJET DE TRANCHÉE DU LAC SAINT-MARTIN.

L'on devra pratiquer une autre tranchée au lac Saint-Martin, commençant à deux milles et demi au sud de la source de la Petite Saskatchewan et allant directement au lac Winnipeg, tel qu'indiqué sur le plan.

Cette tranchée devra avoir une capacité d'écoulement de 1162 pieds par seconde. Sa longueur sera de $12\frac{9}{10}$ milles et sa largeur au fond de 60 pieds, avec une protection à l'entrée semblable à celle du lac Manitoba. Le coût probable sera de $245,000. Si à cette somme on ajoute la dépense probable qu'entraîneront les travaux au lac Manitoba, $36,000, l'on aura comme coût total des améliorations projetées la somme de $281,000.

L'estimation ci-dessus n'est cependant qu'approximative, car, la saison étant très avancée au temps où fut faite l'exploration, il ne fut pas possible d'établir les profils de ces deux lignes, mais les terrains qu'elles doivent traverser étant plats, il a été facile d'arriver à une approximation très rapprochée du coût véritable.

Je ne puis dire avec certitude quelle est la nature de tous les terrains inondés. Peu de colons y sont fixés, excepté à l'extrémité sud du lac Manitoba et au village de Fairford, où une petite étendue de terre est occupée par des sauvages. A l'un et l'autre de ces endroits, la terre est d'une qualité exceptionnellement supérieure. J'ai traversé en esquif, aux environs du lac Saint-Martin, une prairie inoccupée recouverte de 2 pieds d'eau où croissait du foin dépassant de $2\frac{1}{2}$ pieds la surface de l'eau et à travers lequel notre embarcation se frayait un passage.

En évaluant le territoire inondé à un prix moyen de $2 l'acre, on aura une valeur totale de $1,392,640.

Il a été démontré plus haut que le niveau du lac Manitoba continuera à s'élever tant que l'alimentation au plateau d'épanchement, où se trouve la source des tribu-

taires de ce lac, sera aussi considérable que durant les cinq dernières années. Dans ce cas, la superficie du territoire inondé augmentera dans la même proportion, et comme il n'est pas possible de dire s'il y aura augmentation ou diminution dans le volume de ces rivières, il est de même impossible de préciser quand et où s'arrêtera la crue du lac si les choses restent dans leur état présent.

On pourrait croire que le volume d'eau qui se rendra au lac Winnipeg par la tranchée projetée devra avoir pour effet, d'élever le niveau de l'eau dans ce lac, et de causer à cet endroit des dommages semblables à ceux auxquels sont exposés les environs du lac Manitoba, mais quand bien même toute l'eau qui passera par cette tranchée resterait dans le lac Winnipeg, la surface de ce lac ne subirait pas une élévation de plus de 2 pouces dans l'année, et de plus si l'on considère que la décharge d'un lac à son embouchure, augmente en raison de l'élévation de son niveau, l'on devra conclure que le niveau du lac Winnipeg ne sera que peu affecté par les améliorations projetées.

Les tranchées dont je recommande la construction aux lacs Manitoba et Saint-Martin n'auront jamais besoin de réparations. Leur seul objet étant de produire l'écoulement d'une certaine quantité d'eau, il n'est pas important de savoir quelle sera l'action de cette eau après qu'elle aura dépassé l'ouverture de la tranchée. Si son travail sur le fond ou sur les côtés, contribue à lui creuser un chenal plus profond ou plus large, le résultat, dans les deux cas ne pourra qu'aider à atteindre le but proposé.

NOTE A.

LAC MANITOBA.

En examinant les sondages faits dans le lac Manitoba, on verra que la ligne A, N° 4, à la tête de la rivière Fairford, peut être considérée comme le point de départ de cette rivière. Le profil de cette ligne est semblable à celui qui est indiqué dans la figure N° 1 ci-annexée, et dans laquelle A N° 4 représente la surface de l'eau et a une longueur de 874 pieds. Les chiffres inscrits sur cette ligne montrent les sondages faits à tous les 46 pieds.

On arrivera facilement à constater que la superficie de cette section est S=7107 pieds carrés. Le périmètre mouillé est C=874.81 pieds. La profondeur hydraulique est H=8.1238, et la racine carrée de l'inclinaison que prend la rivière en quittant cette ligne 8 est $\sqrt{P}$=0077096.

LAC SAINT-MARTIN.

Comme dans le cas de la rivière Fairford, la première ligne des sondages faits à l'entrée de la Petite Saskatchewan telle qu'indiquée sur le plan et la figure No 2 ci-annexée, peut être considérée comme le point où cette rivière sort du lac Saint-Martin. La longueur de cette ligne est de 1080 pieds et les sondages représentés par les chiffres sur cette ligne ont été faits à une distance de $67\frac{1}{2}$ pieds les uns des autres. La superficie de cette section est $S^1=8235$ pieds carrés. Le périmètre mouillé est $C^1=1080.54$, la profondeur hydraulique (rayon moyen) $H^1=7.6212$, et la racine carrée de l'inclinaison $\sqrt{P^1}=.005781$.

En prenant X pour représenter la hauteur de l'eau dans chacun de ces lacs au-dessus de l'état normal, ou la profondeur au-dessous des lignes indiquant la surface des sections où se trouve le niveau de cet état normal, puis en examinant le profil de la rivière Fairford (figure No 1) où l'inclinaison moyenne du lit de la rivière à l'extrémité gauche, sur une courte distance est de 8 pieds dans 92, et à l'extrémité droite de 5 pieds dans 69, on aura les proportions suivantes :

$8 : 92 :: x : \frac{92x}{8}$ et $5 : 69 :: x : \frac{69x}{5}$. On aura donc $874-\frac{92x}{8}-\frac{69x}{5}=$ la longueur de la section à la profondeur $x=874-\frac{1012x}{40}$. La superficie pour la profondeur x sera $(874-\frac{506x}{40})\,x$, et la superficie de la coupe au-dessous de la profondeur x sera $7107-(874-\frac{506x}{40})\,x$.

10—8½

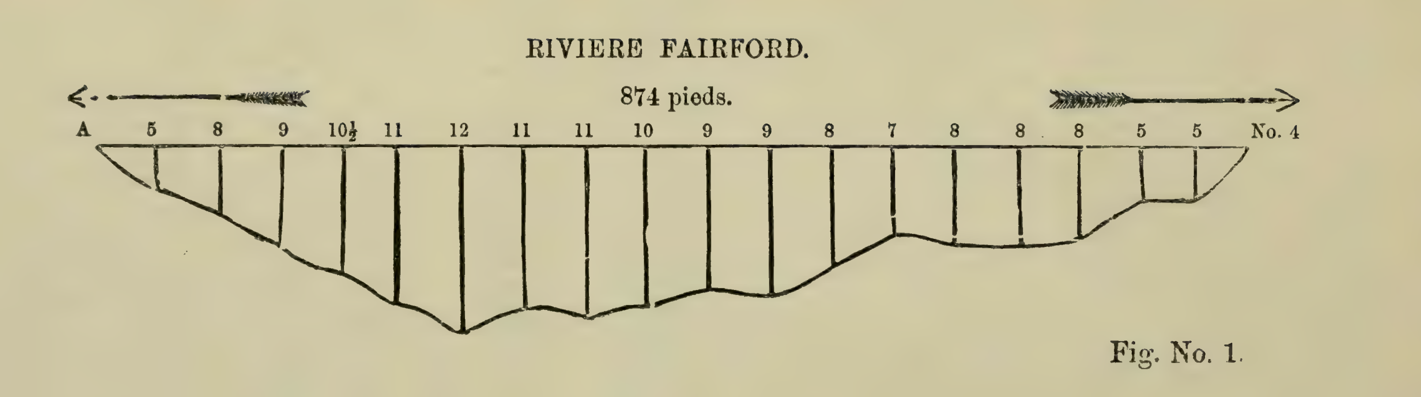


Fig. No. 1.

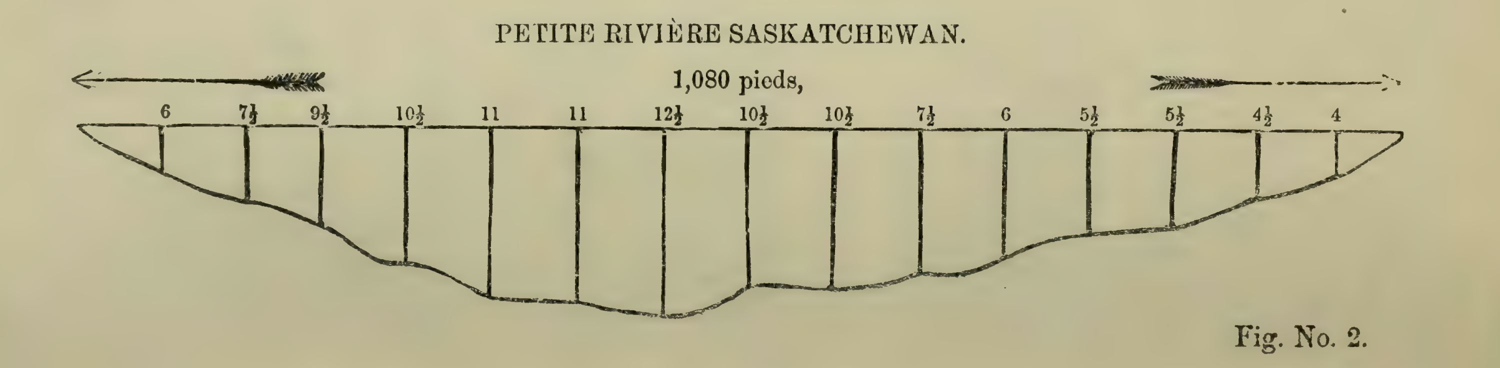


Fig. No. 2.

Le périmètre mouillé diminuant aux extrémités d'à peu près $\frac{27}{100}$ pieds sera $C = 874.30 - \frac{1012x}{40}$

La profondeur hydraulique (rayon moyen) est $= \dfrac{7107 - (874 - \frac{506x}{40})\,x}{874.30 - \frac{1012x}{40}}$

Donc si Q représente la décharge par la rivière Fairford, la valeur de Q quand le lac sera revenu à son niveau normal sera

$$Q = 95 \times .0077096\ (7107 - 874 - \tfrac{506x}{40})\,x \sqrt{\frac{7107 - (874 - \frac{506x}{40})\,x}{874.30 - \frac{1012x}{40}}}$$

En examinant la coupe représentée dans la figure 2, l'on voit que l'inclinaison moyenne du fond sur une courte distance est de $7\frac{1}{2}$ dans 135 pieds à l'extrémité gauche, et de $4\frac{1}{2}$ dans 135 à l'extrémité droite, de là résultent les proportions suivantes :

$$7\tfrac{1}{2} : 135 :: x : \frac{135x}{7\frac{1}{2}} \quad \text{et} \quad 4\tfrac{1}{2} : 135 :: x : \frac{135x}{4\frac{1}{2}}$$

La longueur de cette coupe à la profondeur x sera donc

$$1080 - \frac{135x}{7\frac{1}{2}} - \frac{135x}{4\frac{1}{2}} = 1080 - 48x$$

et le périmètre mouillé se trouve être presque exactement 1080 – 48x

L'aire de la coupe pour la profondeur x sera (1080 – 24x) x et l'aire au-dessous de la profondeur x ou quand le lac est à son état normal sera

$S^1 = 8235 - (1080 - 24x)\ x$. La profondeur hydraulique (rayon moyen) sera $\dfrac{8235 - (1080 - 24\,x)\ x}{1080 - 48\,x}$

Donc la décharge par la Petite Saskatchewan, quand le lac Saint-Martin est dans son état normal sera :

$$Q^1 = 95 \times .005781\ [8235 - (1080 - 24\,x)\,x) \sqrt{\frac{8235 - (1080 - 24x)\ x}{1080 - 48\,x}}$$

Quand les lacs Manitoba et Saint-Martin sont dans leur état normal, la décharge par la Petite Saskatchewan ajoutée à l'évaporation des eaux du lac Saint-Martin doit être égale à la décharge par la rivière Fairford. L'évaporation des eaux du lac Saint-Martin dont la superficie est de 316 milles carrés est de 552 pieds par seconde. Si donc on ajoute cette quantité à la valeur de Q' on aura pour résultat $Q = Q' + 552$, ou bien encore l'équation suivante :

$$[7107 - (874 - \tfrac{506x}{40})x] \left\{ \frac{7107 - (874 - \frac{506x}{40})x}{874.30 - \frac{1012x}{40}} \right\}^{\frac{1}{2}} =$$

$$\frac{.005781}{.0077096} \times [8235 - (1080 - 24x)\ x] \left(\frac{8235 - [1080 - 24x]\ x}{1080 - 48x} \right)^{\frac{1}{2}} + 552$$

La valeur de x trouvée au moyen de cette équation est de 6 pieds, d'où il suit qu'à l'époque où fut fait l'examen dans le cours de l'automne dernier, les eaux des lacs Manitoba et Saint-Martin étaient de 6 pieds plus hautes que le niveau normal de ces lacs.

NOTE B.

SUPERFICIE DES TERRAINS INONDÉS.

LAC MANITOBA.

La rivière de la Poule-d'Eau, à l'eau haute, déverse dans le lac................................	18,642	pieds cubes.	
Les rivières de la Boue Blanche et du Rat....	2,154	"	"
Quantité totale d'eau apportée dans le lac	20,796	"	"
La rivière Fairford enlève au lac..................	14,833	"	"
Quantité d'eau restant dans le lac..........	5,963	"	"

Ces 5,963 pieds cubes d'eau par seconde restent dans le lac pour élever son niveau et se répandre ensuite sur le territoire environnant, une partie néanmoins disparaissant par évaporation.

Soit z pieds carrés—la superficie du territoire inondé—alors $z \times 1 =$ le volume d'eau répandue sur ce territoire. $1902 \times \overline{5280})^2 \times 6$ est le volume qui se trouve dans le lac au-dessus de son niveau normal, et comme il a fallu cinq ans pour accroître le niveau de cette quantité, on a pour résultat $\frac{z + 1902 + \overline{5280})^2 \times 6}{5 \times 365}$ = l'augmentation chaque jour et $(z + 1902 + \overline{5280})^2)\, z \times .005416 =$ la quantité qui se perd par évaporation. De là l'équation suivante: $\frac{z + 1902 \times \overline{5280})^2 \times 6}{5 + 365} + (z + 1902 \times \overline{5280})^2)\, 005416 = 5963 \times 86400$ le nombre de secondes dans une journée.

La solution de cette équation donnera $z = 323$ milles carrés.

LAC SAINT-MARTIN.

La rivière Fairford fournit à ce lac..	14,833	pieds cubes par seconde.	
Il s'en décharge par la Petite Saskatchewan..........................	12,486	"	"
Quantité restant dans le lac....	2,347	"	"

Cette quantité de 2,347 pieds cubes, restant dans le lac, contribue à faire hausser son niveau et se répand ensuite sur le territoire adjacent, ou bien disparaît par évaporation.

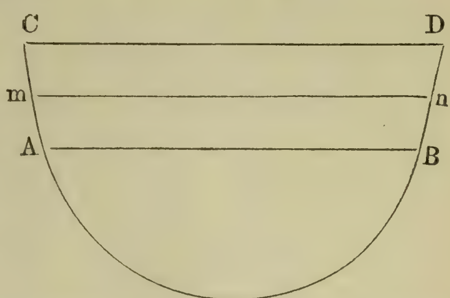
Soit Z′ la superficie du territoire inondé par ce lac; alors, en employant le même mode de procéder, que dans les calculs au sujet du lac Manitoba, on obtient l'équation suivante:—

$$\frac{Z^1 + 316 \times \overline{5280})^2 \times 6}{5 \times 365} + (Z^1 + 316 \times \overline{5280})^2).005416 = 2347 \times 86400$$

La solution de cette équation donne : $Z^1 = 765$ milles carrés.

NOTE C.

Soit C A G B D une coupe de la rivière de la Poule-d'Eau ; A B le niveau de l'eau le 5 août et C D le niveau à l'eau haute—De plus soit Q=la décharge par seconde à l'eau haute.



T = le temps que met la rivière à atteindre le niveau de C D au printemps.

y = Epoque intermédiaire, comme par par exemple quand le niveau atteint la ligne m n.

h = la différence de niveau entre A B et C D = $1\frac{65}{100}$ pieds.

h' = la différence de niveau entre A B et m n.

Comme on suppose que h est décrit d'une manière uniforme, il s'en suit que la hauteur h' de $m\,n$ au dessus de A B varie comme y. Il est aussi évident que la section A B varie comme la hauteur h' et conséquemment comme y.

Si l'on prend en considération l'écoulement par la surface A B C D l'on voit que le volume de la décharge doit varier comme cette surface $\times\sqrt{\text{Profondeur}}$ hydraulique (rayon moyen), et comme h et h, peuvent sans erreur appréciable être censés représenter les profondeurs hydrauliques (rayons moyens) aux niveaux C Det m n, il suit que les décharges à C D et m n varieront comme $T\,T^{\frac{1}{2}}$ et $y\,y^{\frac{1}{2}}$.

Donc si 9 représente la décharge au niveau $m\,n$

$$Q : q :: T^{\frac{3}{2}} : y^{\frac{3}{2}} \quad \text{et} \quad q = \frac{Qy^{\frac{3}{2}}}{T^{\frac{3}{2}}}$$

La décharge totale durant le temps $d\,y$ sera $\frac{Q\,y^{\frac{3}{2}}\,d\,y}{T^{\frac{3}{2}}}$ et durant le temps y

$\int \frac{Q\,y^{\frac{3}{2}}\,d\,y.}{T^{\frac{3}{2}}}$ La valeur de cette intégrale est $\frac{Q\,y^{\frac{5}{2}}}{T^{\frac{3}{2}}} \times \frac{2}{5}$ et quand y devient T cette valeur devient $Q\,T \times \frac{2}{5}$.

En suivant le même raisonnement, si T^1= le temps qui s'écoule entre l'époque de l'eau haute et celle où l'eau atteint le niveau A B, on aura $T\,Q^1 \times \frac{2}{5}$= la décharge durant le temps T^1 ; d'où $Q \times (T + T^1) \times \frac{2}{5}$= la décharge entière, et comme $T + T^1 = 3$ mois ; $Q \times 3$ mois. $\times \frac{2}{5}$ représente cette décharge.

EVAPORATION DE L'EAU du Lac Manitoba dans un vaisseau en ferblanc placé dans un autre vaisseau aussi en ferblanc contenant un mélange de sable et de gravier.

Jour.	Heure.	Hauteur de l'eau en pouces.
	h.m.	
Juillet 29	6.30 A M	2.15
	6.30 P M	1.90
30	6.35 A M	1.85
	7.15 P M	1.68
31	9 05 A M	1.63
	6.40 P M	1.30
Août 1	7.30 A M	1.25
	7.00 P M	1.05
2	7.00 A M	1.05
	7.00 P M	0.85
3	7.15 A M	0.80
	7.00 P M	0.75
4	7.00 A M	0.70
	7.00 P M	0.50
5	6.45 A M	0.45
	7.05 P M	0.25
	7.30 P M	1.95 Rempli.
6	7.15 A M	1.90
	7.45 P M	1.65
7	8.45 A M	1.60
	7.20 P M	1.30
8	7.00 A M	1.25
	6.05 P M	1.15
9	6.15 A M	1.12
	6.45 P M	0.82
10	6.30 A M	0.80
	6.30 P M	0.50
11	8.00 P M	2.80 Rempli.
12	7.00 A M	2.75
	7.00 P M	2.52
13	6.30 A M	2.50
	7.00 P M	2.30
14	8.00 A M	2.28
	6.30 P M	2.15
15	7.00 A M	2.18
	6.00 P M	2.80 Rempli.
16	6.30 A M	2.78
	6.30 P M	2.65
17	6.30 A M	2.62
	7.00 P M	2.45
18	6 30 A M	2.45
	7.00 P M	2.20
19	6.30 A M	2.15
	7.00 P M	1.95
20	6.30 A M	1.92
	7.00 P M	1.75
21	8.30 A M	1.74
	7.00 P M	1.56

Evaporation de l'eau.—(*Continué.*)

Jour.	Heure.	Hauteur de l'eau en pouces.
		Transp. à la Petite Saskatchewan.
22	7.00 A M	1.54 Rempli.
	7.30 P M	1.35
26	7.30 A M	2.68
	6.00 P M	2.48
27	7.00 A M	2.48
	6.30 P M	2.35
28	7.15 A M	2.34
	6.00 P M	2.20
29	7.00 A M	2.20
	7.00 P M	2.03
30	8.00 A M	2.04
	5.45 P M	1.95
31	7.30 A M	1.95
	6.00 P M	1.78
Septembre 1	8.30 A M	1.78
	7.00 P M	1.60
2	7.30 A M	1.61
	6.45 P M	1.50
3	8.00 A M	1.52
	5.30 P M	1.35
4	9.00 A M	1.35
	5.00 P M	1.40
5	8.00 A M	1.43
	6.00 P M	1.42
6	6.30 A M	1.42
	7.00 P M	1.25
7	7.00 A M	1.25
	7.00 P M	1.05
8	8.00 A M	1.06
	8.00 P M	0.90
9	7.30 A M	0.92
	5.30 P M	0.92
10	8.00 A M	0.92
	4.30 P M	2.50 Rempli.
11	7.45 A M	2.50
	6.00 P M	2.30
12	8.00 A M	2.30
	6.30 P M	2.15

REGISTRE DES NIVEAUX D'EAU pris à l'entrée de la rivière Fairford—Le chiffre 5 de l'échelle étant à la surface de l'eau quand l'échelle fut mise en place.

Jour.	Hauteur de l'eau.	Température.
Juillet 28 A M	5.00	Vent de S. O.
29 "	4.95	do de nord.
30 "	4.85	do do presque calme.
31 "	4.90	Calme.
Août 1 "	5.15	Vent de sud.
2 "	5.05	do d'ouest.
3 "	4.60	do de nord, temps nuageux.
4 "	4.60	do d'ouest, temps clair.
5 "	4.30	do de nord-ouest.
6 "	4.50	do de sud.
7 "	5.00	do de sud.
8 "	4.65	do de nord-ouest.
P M	4.60	do de nord-ouest.
9 A M	4.63	do d'ouest.
P M	4.50	do de nord. Temps clair.
10 A M	4.58	do de sud-ouest.
P M	4.70	do de sud.
11 A M	4.70	do d'ouest.
P M	4.70	do d'ouest.
12 A M	4.60	do de nord.
P M	4.10	do de nord.
13 A M	4.30	do d'ouest.
P M	4.40	do de sud-ouest.
14 A M	4.55	do de sud.
P M	4.60	do de sud.
15 A M	4.80	do de sud.
P M	4.80	do de sud.
16 A M	4.80	Temps nuageux.
P M	4.80	do do
17 A M	4.60	Temps clair.
P M	4.50	do do
18 A M	4.40	
P M	4.40	
19 A M	4.50	Vent sud.
P M	4.50	Temps nuageux.
20 A M	4.40	Vent de nord.
P M	4.30	
Août 21 A M	4.30	Vent de sud.
P M	4.50	
22 A M	4.70	
P M	4.50	
23 A M	5.00	Vent de sud-ouest.
P M	4.80	Temps nuageux.
24 A M	4.60	Temps clair et calme.
P M	4.00	
25 A M	4.60	Temps clair et vent d'ouest.
P M	4.50	

Registre des niveaux d'eau—(*Continué.*)

Jour.	Hauteur de l'eau.	Température.
26 A M	4.40	Vent de nord.
P M	4.30	Temps calme.
27 A M	4.30	Vent de nord.
P M	4.20	" "
28 A M	4.40	Temps nuageux, pluie.
P M	4.40	" clair.
29 A M	4.40	Vent d'ouest.
P M	4.30	Très calme.
30 A M	4.20	Vent de nord, temps clair.
P M	4.10	Vent de nord.
31 A M	4.10	" " nuageux.
P M	4.10	" " "
Septembre 1er A M	4.10	" " "
P M	4.10	" " "
2 A M	4.10	Vent de nord.
P M	4.30	Vent d'ouest, temps clair.
3 A M	4.40	Vent de sud.
P M	4.40	Vent d'ouest.
4 A M	4.50	" "
P M	4.40	" de nord.
5 A M	4.50	" d'ouest.
P M	4 40	Temps très clair.
6 A M	4.40	Calme et clair.
P M	4.30	Vent de sud.
7 A M	4.40	" de nord-ouest.
P M	4.40	" d'ouest.
8 A M	4.40	Temps très calme.
P M	4.50	Vent d'ouest.
9 A M	4.60	" de nord-ouest.
P M	4.60	Vent d'ouest, temps nuageux.
10 A M	4.60	Temps très clair.
P M	4.50	Vent du sud, temps nuageux.
11 A M	4.30	" d'ouest.
P M	4.30	" de nord.
12 A M	4.30	Très calme.
P M	4.30	Vent de sud.
13 A M	4.40	" "
P M	4.50	" "
14 A M	5.50 ?	Vent de nord.
P M	4.10	Très calme.
15 A M	4.10	" "
P M	4.10	Vent de nord.
16 A M	4.10	Nuageux.
P M	4.10	"
17 A M	4.10	Vent d'ouest.
P M	4.20	" de nord.
18 P M	4.20	" d'ouest, nuageux.
A M	4.10	Calme, nuageux.

Registre des niveaux d'eau—(*Continué.*)

Jour.	Hauteur de l'eau.	Température.
19 A M	4.10	Vent de nord.
P M	4.10	" "
20 A M	4.30	" " pluie.
P M	4.30	Vent d'ouest.
21 A M	4.30	Vent de sud-ouest.
P M	4.60	
22 P M	4.70	

Respectueusement soumis.

THOS. GUÉRIN,
Ingénieur directeur des explorations.

A M. Henry F. Perley,
Ingénieur en chef des travaux publics.

ANNEXE No 6.

RAPPORT DE L'HONORABLE J. W. TRUTCH, C.M.G., SUR LES TRAVAUX PUBLICS À LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

N° 29433.

VICTORIA, C.-B., le 1er novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet des travaux publics exécutés sous mon contrôle pendant l'exercice expiré au 30 juin dernier; ce rapport est accompagné d'un relevé sous forme de tableau.

1. BEAVER ROCK.

Les travaux importants, entrepris à cet endroit, ont été achevés le 22 août 1881, et, après examen minutieux, on a constaté qu'aucune pointe de rocher ne dépasse 12 pieds 6 pouces de profondeur à marée basse, à partir du niveau des marées du printemps. Les barges, le caisson et le reste du matériel ont été mis en sûreté. Il y a maintenant 12 pieds 6 pouces d'eau, à marée basse, au printemps, sur toute l'étendue du rocher. J'ai eu l'honneur de vous écrire plus longuement à ce sujet le 28 juin et le 16 septembre 1881; (*) dans ces lettres, je vous demandais des instructions sur la profondeur à laquelle on devait atteindre, sur la manière d'employer la balance du montant du contrat et sur l'usage qu'on devait faire des barges, du caisson et du reste du matériel; mais je n'ai pas reçu vos ordres relativement à ce dernier point.

2. BATARDEAU ET RÉPARATIONS À L'HÔPITAL DE MARINE.

Ces travaux comprennent un batardeau le long de la côte, à l'entrée du port de Victoria, en avant de l'hôpital de la marine, avec débarcadère et marches, prolongement de la véranda, construction d'une citerne en briques et diverses réparations; ils ont été exécutés, d'une manière satisfaisante, par MM. Smith et Clark, entrepreneurs de la localité, moyennant la somme de $1,163.

3. RÉPARATIONS ET MODIFICATIONS AU BUREAU DE POSTE DE VICTORIA.

Les travaux faits à cet édifice l'ont rendu, je crois, aussi commode et solide que possible. On a changé les divisions intérieures, de manière à y placer les bureaux de la banque d'épargnes et du télégraphe, construit des voûtes, fosses anglaises et vestibules, allongé l'escalier, peinturé et badigeonné les murs intérieurs, jointoyé avec du ciment de Portland les murs du corps de bâtiment et des voûtes, en arrière et sur les côtés, et pavé la cour en arrière. Ces travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante, à l'entreprise,—pour la plus grande partie,—par MM. Charles Hayward, Smith et Clark, entrepreneurs de la localité, moyennant la somme totale de $4,279.25.

---

* Rapport annuel de 1831, annexe 6, pages 70 et 72.

4. DRAGAGE ET RÉPARATIONS AUX DRAGUEURS.

Le 19 janvier dernier, après avoir fait des réparations complètes au matériel, on a commencé les opérations de dragage en vue d'améliorer le port de Victoria ; M. Robert Dexter dirigeait ces travaux.

Agissant d'après ce que m'avait représenté la Chambre de commerce de cette ville, savoir, que le port était en partie comblé en avant des quais, comme je vous en ai informé par mes lettres des 19 et 25 janvier dernier,* je donnai ordre au contrôleur des travaux de draguer à partir d'un point situé au sud de l'emplacement choisi pour le quai de la douane jusqu'à la rue John, sur une largeur de 14 pieds à l'eau basse au printemps. Après qu'on eût dragué en cet endroit jusqu'à la fin d'avril, je pus me convaincre par moi-même et par les rapports du contrôleur des travaux, que le port ne s'était point comblé, d'une manière appréciable, par l'effet de la marée ou le curage des égoûts, mais uniquement par la négligence des personnes qui déchargent du charbon. Ce fait, une fois constaté, et considérant le prix élevé de la main-d'œuvre, l'impossibilité d'atteindre la profondeur désirée, à cause des affleurements du roc en plusieurs endroits de cette partie du port, ce qui causait des dégâts fréquents au dragueur et entraînait des frais de réparations, je résolus d'y faire cesser les travaux de dragage et j'envoyai le dragueur reprendre les opérations sur la batture à la hauteur de "Shoal Point," à l'entrée du port, ce qui eut lieu le 1er mai, et les opérations furent continuées jusqu'à la fin de l'exercice de 1881-82.

En reprenant les opérations à "Shoal Point," le contrôleur reçut ordre de s'occuper principalement d'ouvrir un chenal ayant 14 pieds de profondeur aux marées basses ordinaires du printemps, à travers la batture qui s'étend sur une longueur d'environ 450 pieds à partir de la pointe. On atteignit le roc en plusieurs endroits, sur la ligne indiquée pour le chenal, avant d'arriver à la profondeur requise ; c'est pourquoi l'on crut devoir draguer en dehors de cette ligne, au nord de ces rochers et en dedans de l'emplacement de la vieille balise ou bouée n° 2, ce qui donnait plus de place aux grands navires en approchant de "Dredger Rock."

Je vous ai exposé mes vues d'une manière plus complète, relativement aux opérations de dragage, tant à l'intérieur du port qu'à "Shoal Point," dans les rapports que je vous ai adressés les 19 et 25 janvier, et le 9 février dernier, rapports sur lesquels j'attire de nouveau votre attention.

Vous trouverez ci-inclus un état dressé par M. F. C. Gamble, aide-ingénieur attaché à mon bureau, et indiquant les opérations du dragueur du 19 janvier au 30 juin, et les frais qu'ils ont entraînés. Cet état indique (premièrement) la quantité totale de matières enlevées en avant du quai, soit 11,808 verges cubes de terre glaise bleue dure, de vase, de sable et de houille, moyennant une dépense de $4,988.88, ou 42¼ cents la verge cube, sans compter les réparations ; et (secondement) la quantité totale enlevée à "Shoal Point" du 1er mai au 30 juin, soit 10,548 verges cubes, moyennant $2,470.84, ou 23½ cents la verge cube, sans compter les réparations. Depuis le 30 juin, les opérations ont été continuées à "Shoal Point" et ont donné des résultats encore plus satisfaisants.

On voit, par ce qui précède, que, du 19 janvier au 30 juin, on a dépensé $7,459.72 pour les opérations de dragage, ce qui, ajouté à $3,372.98, montant dépensé pour réparations au matériel de dragage, donne un grand total de $10,832.70.

Conformément à vos instructions qui m'ont été transmises par une lettre du département en date du 3 mai dernier et dont j'ai accusé réception le 25 du même mois, j'ai fait faire, sur "Shoal Point," des relevés indiquant l'emplacement où l'on a dragué. Ces relevés ont été faits au mois de juin et, par conséquent, n'indiquent pas complètement le résultat des opérations de l'an dernier. Par suite, pour avoir un exposé complet des opérations de dragage à "Shoal Point," en 1882, il faudra faire de nouveaux sondages lorsque les opérations de dragage seront discontinuées, en janvier prochain, époque à laquelle le crédit voté pour ce service sera épuisé. Je me propose de vous envoyer un autre rapport à ce sujet, avec un plan de la localité et une carte des sondages.

* Voir les notes à la suite de ce rapport

5. BUREAU DE POSTE, NEW-WESTMINSTER.

Le 6 décembre dernier, M. Charles Hayward signa le contrat pour la construction de cet édifice; mais la mauvaise saison l'a empêché de commencer les travaux avant le mois de mai, et il a dû ensuite attendre votre décision au sujet de quelques changements proposés. Les travaux n'ont donc pas avancé aussi rapidement qu'on aurait pu le désirer, tant par suite des circonstances ci-dessus mentionnées qu'à cause de certains différends survenus entre l'entrepreneur et M. James Kennedy, architecte dirigeant, nommé en vertu d'instructions contenues dans la lettre de l'architecte en chef, en date du 16 août 1881, et de ses télégrammes des 9, 13 et 22 mars 1882. Mais ces difficultés étant survenues après la clôture du dernier exercice, il n'est pas nécessaire d'en donner les détails dans le présent rapport. J'aurai l'honneur de vous adresser prochainement un rapport spécial à ce sujet.

6. ATELIERS DU PÉNITENCIER, NEW-WESTMINSTER.

Le contrat pour la construction de ces ateliers a été adjugé à MM. Elliott et Levy, de New-Westminster, moyennant la somme de $3,359, et exécuté sous le contrôle de M. James Kennedy ; les travaux étaient achevés le 11 mars dernier. On a dû faire quelques travaux extrà, représentant la somme de $31.75, ce qui porte le total à $3,390.75.

7. CLÔTURE DU PÉNITENCIER.

On a construit une clôture double en planches de sapin, haute de 12 pieds, avec poteaux de cèdre sur toute son étendue ; elle entoure la réserve du pénitencier, laquelle a 27 acres de superficie. Cet ouvrage a été exécuté d'une manière satisfaisante, par les détenus, sous la direction du préfet. Il a coûté $2,300.

8. AMÉLIORATIONS, RIVIÈRE COURTNEY.

Le 14 novembre 1881, (*) je vous ai longuement écrit sur la tentative que l'on a faite pour enlever de cette réserve les arbres qui y sont submergés.

9. RÉPARATIONS AUX BATTERIES VICTORIA.

Les travaux de réparations à deux des batteries Victoria, savoir, celles des pointes Finlayson et Macaulay, ont été faits à la journée, après avoir consulté le sous-adjudant général intérimaire, le capitaine Dupont, qui s'en est déclaré satisfait. Je vous ai adressé un rapport spécial à ce sujet, le 31 octobre dernier.

10. RÉPARATIONS AUX ÉDIFICES PUBLICS.

Diverses réparations nécessaires ont été faites aux différents édifices publics de la province, et ont coûté, en tout, $486.84 ; je ne crois pas nécessaire d'en donner ici le détail.

11. PÉNITENCIER, NEW-WESTMINSTER.

Ce compte comprend certaines réparations faites à l'édifice et des provisions fournies au pénitencier, le tout représentant la somme de $369.50.

(*) Voir les notes à la suite de ce rapport.

12 ET 13. AMÉLIORATIONS DES RIVIÈRES NAAS ET SKEENA.

Sur l'autorisation transmise par les lettres du département, n° 11839, du 28 mars, n° 13749, du 28 juillet dernier, et par un télégramme du 24 avril dernier, MM. Croaisdale et Turner ont reçu de moi l'autorisation de dépenser $500 et $1,500, respectivement, pour enlever les arbres submergés dans les chenaux des rivières Naas et Skeena ; rapport à ce sujet vous a été adressé avec ma lettre du 17 avril, et par une lettre de mon secrétaire, M. Rocbuck, à M. Ennis, secrétaire du département, en date du 15 août dernier. Toutefois, ni M. Croaisdale, ni M. Turner ne m'ont encore fait rapport sur les travaux, et, par suite, je n'ai encore fait aucun paiement sous ce chef.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE.

Rapport sur ce service, par M. Wilson, contrôleur de district, a été expédié par moi, avec une lettre d'envoi, datée de ce jour, à M. F. N. Gisborne, contrôleur général, qui l'inclura, je suppose, dans le rapport annuel qu'il doit vous faire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH.

A l'honorable,
SIR HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.—DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, 1881-82.

TRAVAUX publics exécutés dans la province de la Colombie Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Désignation des travaux.	Province, district ou comté.	Numéro et date de la lettre ou document autorisant la dépense.	Dépense autorisée.	Dépenses encourues ou obligations contractées du 1er juillet 1881 au 30 juin 1882.	Lettres de l'agent du gouvernement fédéral à l'honorable ministre des travaux publics.
			$ cts.	$ cts.	
Nº 1.—Beaver Rock	Victoria, C.-B.	Nº 8991, 16 sept. 1881	6,500 00	1,783 66	18 novembre 1881, 26 février 1882 et 17 avril 1882.
Nº 2.—Hôpital de la marine	do	23 avril 1881, de Thos. Scott, architecte en chef	1,163 00	1,163 00	3 août 1882.
No 3.—Réparations et modifications, bureau de poste de Victoria	do	Télégrammes, 25 avril et 16 août 1881	2,950 00		Télégrammes, 18 avril 1881, 14 mai 1881. Lettre, 14 mai 1881.
Nº 4.—Drag. dans le port de Victoria	do	Nº 9830, 9 nov. 1881	660 00	4,279 25	Télégramme, 25 octobre 1881. 19 août 1881, 19 janvier 1882, 25 janvier 1882, 9 février 1882, 10 mars 1882, 25 mai 1882.
	do	Nº 7453, 22 juin 1881	7,500 00	7,459 72	
Réparations aux dragueurs.	do	do do	3,400 00	3,372 98	
Nº 5.—Bureau de poste de New-Westminster.	New-Westm'ster, C.-B.	Télégrammes, 16 et 24 septembre 1881		Evaluat. expéd. à Ottawa.	Télégrammes, 15 septembre 1881, 22 septembre 1881, 28 septembre 1881. Lettres, 22 avril 1882, 27 mai 1882, 1er juin 1882, 13 juin 1882, 21 juin 1882, 17 juillet 1882, 11 août 1882, 25 septembre 1882.
		Contrat daté 6 déc. 1881, inclus dans la lettre de l'architecte en chef, 27 janvier 1882	15,474 00	No 1 750 00 2 500 90 3 1,058 00 4 2,238 98	
		Télégramme, l'architecte en chef, 15 août 1881	Trav. suppl. 742 00		Télégramme à l'architecte en chef, 11 août 1882.
		Télégramme, l'architecte en chef	Trav. suppl. 135 00		
Nº 6.—Ateliers du pénitencier	do	Telegramme, 26 oct. 1881, portant autorisat. Contrat daté 17 nov. 1881.	3,359 00	3,390 75	Nil.
Nº 7.—Clôture du pénitencier	do	Nº 7080, 21 mai 1881	1,900 00	2,300 00	Lettres, 6 juin 1881, 25 juin 1881. Télégramme, 5 septembre 1882.
Nº 8.—Améliorations, rivière Courtney	Col. Britannique	Nº 8901, 21 sept. 1881. et nº 7453, 22 juin 1881	500 00	470 65	Lettres, 17 août 1881 et 14 novembre 1881.
Nº 9.—Réparations aux batteries	Victoria, C.-B.	Nº 11557, 27 mai 1882	600 00	612 12	Lettres, 31 octobre 1882.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.—DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, 1881-82.—*Suite.*

RELEVÉ des travaux publics exécutés dans la province de la Colombie Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Désignation des travaux.	Province, district ou comté.	Numéro et date de la lettre ou document autorisant la dépense.	Dépense autorisée.	Dépenses encourues ou obligations contractées du 1er juillet 1881 au 30 juin 1882.	Lettres de l'agent du gouvernement fédéral à l'honorable ministre des travaux publics.
			$ cts.	$ cts	
N° 10.—Répar. aux édifices publics.	Victoria, C.B........	Autorisation générale par lettre, N° 4564, 15 nov. 1880........................		486 74	Nil.
N° 11.—Répar. aux édifices publics.	New-Westminster, C.-B..................	do do ...		369 50	Nil.
N° 12.—Améliorations, rivière Naas	Col.-Britannique...	N° 11839, 28 mars 1882, n° 13749, 28 juillet 1882.........................	500 00	Nil.	Lettres, 18 novembre 1881, 25 février 1882, 17 avril 1882. Lettre du secrétaire, 15 août 1882.
N° 13.—Améliorat., rivière Skeena.	do ...	N° 1374, 28 juillet 1882....	2,000 00	Nil.	Lettres. 29 novembre 1881, 18 janvier 1882, 15 août 1882.
N° 14.—Service du télégraphe.	....	....		43,411 88	Lettre, 1er novembre 1882.

JOSEPH W. TRUTCH.

Le 1er novembre 1882.

NOTES.

DRAGAGE ET RÉPARATIONS AUX DRAGUEURS.

N° 20894.

VICTORIA, C. B., 19 janvier 1882.

MONSIEUR,—Comme suite à la lettre que je vous adressais le 27 octobre dernier, j'ai l'honneur de vous faire rapport que, conformément à vos instructions, à moi transmises par la lettre officielle n° 9087, en date du 30 septembre dernier, les dragueurs du gouvernement et le remorqueur à vapeur *Georgia* ont été amenés à Victoria, où l'on y a fait les réparations nécessaires pour les mettre en bon état, et que les opérations de dragage ont été commencées ce matin dans le port de Victoria.

En examinant le remorqueur à vapeur *Georgia,* on a constaté qu'il faisait eau, tellement qu'il a fallu le mettre sur la cale pour renouveler son étambot et faire d'autres réparations importantes à la coque.

On pense que ces réparations le mettront en état de faire encore pendant deux ans le service auquel il est destiné, mais il est probable qu'à l'expiration de cette période, il sera impropre au service et ne vaudra pas la peine qu'on y fasse d'autres réparations.

Autant que possible, les travaux de réparations au dragueur et au remorqueur ont été faites par entreprise adjugée aux plus bas soumissionnaires, et ils ne coûteront pas plus que le montant accordé à cet effet ($3,400), y compris les gages de l'équipage du dragueur qui, depuis le commencement de novembre, a été employé à nettoyer et réparer les machines de ce bâtiment.

Avant de prendre une décision relativement à la meilleure manière d'employer le dragueur, j'ai cru devoir consulter à ce sujet les membres de la Chambre de Commerce, le maître du port et l'agent local du département de la marine et des pêcheries.

Tous ces messieurs s'accordent à recommander instamment que le dragueur soit d'abord employé, à l'intérieur du port, à enlever l'accumulation que l'on croit provenir des égoûts de la ville, et à approfondir le chenal vis-à-vis du quai.

En conséquence, j'ai donné ordre de commencer les opérations de dragage en face de l'emplacement où le gouvernement fédéral se propose de construire un quai, vis-à-vis la douane, et de les continuer le long de la ville, aussi loin qu'on le jugera convenable.

Toutefois, je crains beaucoup qu'en raison de la distance qui sépare la localité où l'on demande ainsi des travaux de dragage, de l'entrée du port, en dehors de laquelle il faudra aller déposer les matières enlevées, ce qui fera perdre tout le temps que le dragueur devra attendre le retour des bacs et du remorqueur, le prix de la verge cube des matières enlevées sera excessif, comparé à celui qu'on aurait à draguer sur la batture à la hauteur de "Shoal Point", à l'entrée du port, où le remorqueur aurait à faire un parcours deux fois moindre.

Jusqu'à présent, c'est à ce dernier endroit que le dragueur a été principalement employé, et comme, pour améliorer le part, il est essentiel que l'entrée soit redressée et approfondie en enlevant cette batture, je propose que le dragueur soit envoyé de nouveau à cet endroit, sitôt, du moins, que les travaux commencés ce matin à l'intérieur du port seront achevés, et il ne devront pas exiger plus de deux ou trois

mois au maximun ; et si, après avoir sérieusement tenté ces dernieres opérations, on constate qu'il serait trop coûteux de les continuer, comme je le crains, je propose que l'on y renonce pour opérer de suite sur la batture de "Shoal Point."

Dans l'espoir que vous voudrez bien approuver ces recommandations,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOSEPH W. TRUTCH.

A l'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.
Ministre des travaux publics, Ottawa.

Nº 21112.

VICTORIA, C.B., le 25 janvier 1882.

MONSIEUR,—Je vous ai fait rapport, par lettre en date du 19 courant, que le dragueur, après avoir subi des réparations complètes, avait été mis en opération pour approfondir l'intérieur du part et l'avant des quais de Victoria, et que, ces travaux une fois achevés, l'intention était de reprendre les opérations commencées pour enlever la batture de "Shoal Point," qui gêne l'entrée dans le port des navires d'un tonnage un peu considérable. J'ai maintenant l'honneur de vous représenter que, pour exécuter avec économie ces derniers travaux, qui demanderont probablement deux ans, il est évidemment nécessaire, comme l'a fait observer M. Pearse, dans tous ses rapports annuels, de prendre des mesures pour ne les interrompre aucunement dans le cours de l'année.

Les résultats peu satisfaisants des interruptions qui ont presque toujours eu lieu depuis quelques années, ont été assez amplement démontrés par les relevés qui accompagnent le rapport de M. Pearse en date du 12 janvier 1880, pour que je n'aie pas à faire ici d'autres observations à ce sujet.

J'ai donc l'honneur de recommander que si l'on se décide à continuer les opérations de dragage dans le port de Victoria, on prenne les moyens de prévenir toute interruption, en y affectant un crédit d'au moins $18,000 par année, soit $15,000 pour le fonctionnement du dragueur et du remorqueur (ou $1,250 par mois), et $3,000 pour réparations et renouvellements des machines et du matériel.

Pour que les travaux de dragage entrepris sur la batture de "Shoal Point" donnent les meilleurs résultats possibles, il est à désirer que l'on enlève le roc situé au milieu du chenal et connu sous le nom de "Dredger Rock." M. Pearse calcule que l'enlèvement de ce roc coûtera $16,625 ; mais il ne semble pas se baser sur des données suffisantes, et, pour en obtenir de plus complètes, ainsi que pour déterminer exactement les points où le dragueur pourra opérer avec le plus d'avantage, il est désirable que l'on fasse immédiatement de nouveaux relevés hydrographiques de cette partie du port.

Ces relevés coûteraient probablement moins de $1,000, y compris les frais de forage à travers la couche de terre glaise qui couvre le "Dredger," afin de faire le cubage de la partie de ce roc que l'on devra enlever pour obtenir, au-dessous, une profondeur de 14 pieds, au niveau ordinaire de l'eau basse.

Je serais heureux que l'on entreprît ces relevés le printemps prochain, et j'ai l'honneur de vous demander l'autorisation de faire cette dépense, dans les limites de la somme indiquée ci-dessus, et d'ajouter ce montant au traitement de M. Gamble, que je compte charger de ce travail.

Je recommanderai aussi que l'on construise quatre nouveaux bacs pour remplacer ceux que l'on emploie actuellement et qui seront bientôt hors d'usage. On devrait en faire construire deux immédiatement pour prévenir les délais dans le cas où un accident surviendrait aux bacs actuels. Je propose que l'on construise ces bacs sur un modèle un peu différent de ceux que l'on emploie aujourd'hui, et je calcule qu'ils coûteraient environ $750 chacun.

Je vous demande donc l'autorisation de faire construire deux de ces bacs immédiatement, et deux autres cet été, et, pour couvrir les frais de construction de ces deux derniers, que la somme de $1,500 soit ajoutée au crédit qui sera voté l'an prochain pour les améliorations du port de Victoria.

Voici quel serait alors le budget de ce service pour l'exercice de 1882-83 :—

Dragage dans le port de Victoria.

Opérations du dragueur et des bacs, à raison de $1,250 par mois	$15,000 00
Réparations aux dragueurs et aux bacs	3,000 00
Deux nouveaux bacs	1,500 00
Total pour le dragage	$19,500 00
Enlèvement du " Dredger Rock." Evaluation de M. Pearse	$16,625 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant servireur,
JOSEPH W. TRUTCH.

A l'honorable sir Hector L. Langevin, C.C.M.G., C.B.,
Ministre des Travaux publics, Ottawa, Canada.

Nº 21651.

Victoria, C.B., 9 février 1882.

Monsieur,—Comme suite à l'évaluation que je vous ai soumise, dans ma lettre du 25 janvier dernier, du montant nécessaire pour continuer les opérations de dragage dans le port de Victoria pour l'exercice de 1882-83, j'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus une liste des personnes employées à ces travaux et de leurs gages ; cet état indique aussi les frais mensuels de ces travaux actuellement, frais qui représentent $1,198 90 par mois, somme à laquelle j'ai ajouté $51.10 pour menues dépenses, ce qui donne $1,250 par mois, ou $15,000 pour les travaux de l'année.

Je ne saurais indiquer en détail comment sera employée la somme de $3,000 que je propose d'inscrire au budget pour couvrir les frais des réparations et renouvellements nécessaires des machines et du matériel.

On vient d'y faire des réparations complètes ; et il y a lieu d'espérer que toute cette somme ne sera pas requise ; mais, dans des travaux de cette nature, les machines peuvent toujours se briser et il est éminemment désirable d'avoir les fonds nécessaires pour parer à ces éventualités.

J'ai ajouté à mon évaluation un montant spécial de $1,500 pour deux nouveaux bacs que l'on devra construire après le 30 juin prochain, ce qui porte à $19,500 mon évaluation des frais de dragage dans le port de Victoria, l'année prochaine.

Dans ma lettre sus-mentionnée du 25 janvier dernier, je vous demandais l'autorisation de faire construire immédiatement deux nouveaux bacs, ce qui fait un total de quatre qui remplaceront ceux que l'on emploie actuellement et qui seront bientôt hors d'usage. Je vous demandais aussi l'autorisation de faire faire, dans le port, des relevés dont les frais n'excéderont pas $1,000. Toutefois, comme les dépenses projetées excéderont le crédit voté pour les opérations de dragage à la Colombie-Britannique,

cette année, j'attendrai vos instructions avant de faire aucune dépense sous ce chef. Mais si vous pensiez que ces derniers travaux ne doivent pas être entrepris immédiatement, je recommanderais qu'un crédit fût voté pour les faire exécuter après le 30 de juin, en ajoutant aux prévisions de 1882-83 le montant nécessaire pour en couvrir les frais, savoir, $2,500.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH.

A l'honorable sir Hector L. Langevin, C.C.M.G., C.B.,
Ministre des travaux publics, Ottawa, Canada.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE VICTORIA.

Relevé analytique des opérations du dragueur dans le port de Victoria, C.B., du 19 janvier 1882 à la fin de l'exercice 1882, intervalle pendant lequel il y a eu 117 journées de dragage.

Mois.	Matériel de dragage et nombre de bacs.							Nombre total de bacs.		Capacité des bacs en verges cubes.	Quantité enlevée en verges cubes.	Frais.	Frais par verge cube.	Observations.
	Terre glaise dure.	Sable.	Terre glaise et sable.	Gravier et roches.	Charbon et sable.	Charbon et galets.	Sable et galets.					$ cts.		
Janvier	78	....	....	....	....	....	....	78	....	....	....	....	....	Les frais indiqués ici ne comprennent pas les réparations. Le dragage a été fait en avant des quais.
Février	120	....	....	....	....	....	....	120	....	....	....	....	....	
Mars	158	40	42	....	....	....	....	240	....	....	....	....	....	
Avril	....	20	54	48	68	28	....	218	656	18	11.808	4,988 88	42¼	
Mai	....	....	....	....	....	....	294	294	....	....	....	....	....	Matières enlevées sur la batture à la hauteur de "Shoal Point." Les frais indiqués ici ne comprennent pas les réparations.
Juin	....	....	....	....	....	....	292	292	586	18	10.548	2,470 84	23½	
	356	60	96	48	68	28	586		1,242		22.356	$7,459 72		

Dragage	$7,459 72
Réparations	3,372 98
Grand total	$10,832 70

F. C. GAMBLE,
Aide-ingénieur.

Victoria, le 5 août 1882.

ETAT indiquant les dépenses mensuelles courantes pour opérations de dragage dans le port de Victoria, avec évaluation de ces dépenses pour douze mois des mêmes opérations, du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.

Nom.	Emploi.	Gages mensuels.	Montant.	Totaux.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Sur le dragueur :—				
Robt. Dexter	Contrôleur	125 00	125 00	
William Steele	Mécanicien	100 00	100 00	
George Gardner	Chauffeur	50 00	50 00	
John Geider	Forgeron	50 00	50 00	
Sur le remorqueur "Georgia" :—				
William Scott	Capitaine	50 00	50 00	
Robt. Wickens	Mécanicien	70 00	70 00	
Sur le dragueur :—				
Chas Repath	Charpentier et matelot	50 00	50 00	
John Ramsay	do do	40 00	40 00	
Nicholas Sylvers	do do	40 00	40 00	
Wm. Saunders	Cuisinier	40 00	40 00	
Jas. Griffiths	Matelot	40 00	40 00	
				655 00
Provisions (environ) par mois				200 00
Combustible—Charbon, 30 tonnes à $5.25			157 50	
Bois, 26 cordes à $3.90			101 40	
				258 90
Approvisionnement d'eau, par mois				10 00
Divers—Bois de service, clous, fer, cordage, huile, suif, chiffons de coton (environ)				75 00
Dépenses courantes, par mois				1,198 90
Ajouter—menues dépenses				51 10
				1,250 00
Evaluation des dépenses à faire pour le fonctionnement du dragueur, dans le port de Victoria, pendant 12 mois, du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883			15,000 00	
Réparations générales			3,000 00	
Deux nouveaux bacs			1,500 00	
Evaluation totale des frais de dragage et des réparations aux dragueurs, pour les améliorations du port de Victoria, 1882-83				$19,500 00

JOSEPH W. TRUTCH.

Victoria, C.B., le 10 février 1882.

AMÉLIORATION DE LA RIVIERE COURTNEY.

N° 19319.

VICTORIA, C.B., 14 novembre 1881.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que, conformément à vos instructions, qui m'ont été transmises par la lettre officielle n° 8901, en date du 21 septembre dernier, j'ai nolisé le vapeur *Maude*, à raison de $40 par jour, afin d'essayer à enlever les chicots à l'embouchure de la rivière Courtney. Ne pouvant me procurer les services d'aucune personne familière avec la localité et en laquelle je pouvais reposer confiance, je me suis rendu, le 3 courant, sur ce vapeur, à Nanaïmo, et, le lendemain, à Comox. Les journées du 5 et du 7 ont été employées à déterminer les positions exactes des chicots qui constituent un grand obstacle à la navigation, et à y attacher des chaînes et bouées, à marée basse, de manière à ce que le vapeur pût s'y rendre tout droit, à marée haute. Le 8, la marée étant favorable, le vapeur est entré dans le chenal par les battures de la baie de Comox, et, après avoir rencontré beaucoup d'obstacles et touché plusieurs fois, nous avons essayé d'entraîner les chicots vers la haute mer. Mais tous nos efforts ont été inutiles. Le chenal est tellement étroit, tortueux et peu profond (n'offrant pas plus de 8 pieds d'eau, à marée haute, d'après les observations que nous avons faites), et le courant de la rivière est si fort sur les battures qu'il nous a été impossible de les entraîner vers la mer. Après plusieurs vaines tentatives, le 8 et le 9 courant, j'ai décidé qu'il était inutile de continuer et nous sommes partis pour Victoria, où nous sommes arrivés le 10 courant.

Je me bornerai à faire observer, à propos de cette tentative infructueuse pour enlever les chicots à l'embouchure de la rivière Courtney, en employant un vapeur tirant 6 pieds d'eau,—qu'il est bien reconnu que l'entrée et la sortie de cette rivière sont impraticables, même pour des navires d'un aussi faible tirant, sauf par les plus hautes marées, et selon moi, il n'y a aucune raison de renouveler cette tentative.

Les frais de cette expérience n'ont pas dépassé le crédit voté à cet effet ($500).

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH.

A l'honorable

Sir HECTOR LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,

Ministre des travaux publics, Ottawa, Canada.

RÉPARATIONS AUX BATTERIES VICTORIA.

N° 29247.

VICTORIA, C. B., le 31 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus un rapport que me remet M. F. C. Gamble, aide-ingénieur dans mon bureau, au sujet des travaux récemment exécutés, sous son contrôle immédiat, pour réparer et renforcer les batteries Victoria. Ce rapport représente que le crédit voté, $600, n'a pas été suffisant pour achever les travaux nécessaires, mais que $150 suffiraient pour les compléter, et M. Gamble suggère que cette somme soit accordée à cet effet.

J'ai communiqué la substance du rapport de M. Gamble au capitaine Dupont, aide-adjudant général intérimaire, qui m'informe qu'il écrira au département de la milice et de la défense pour appuyer la recommandation de M. Gamble, que j'approuve également.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH.

A l'honorable

Sir HECTOR LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,

Ministre des travaux publics,

Ottawa, Canada.

VICTORIA, C.B.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur certaines réparations faites aux batteries des Pointes Finlayson et Macaulay, conformément aux instructions verbales reçues de vous.

Des soumissions ont été demandées, par avis public, pour ces travaux, mais toutes dépassaient le crédit voté, $600, et c'est pourquoi vous m'avez donné ordre de les faire faire à la journée.

Les réparations suivantes ont été faites à la batterie de la Pointe Finlayson : poser un revêtement et une palissade de cèdre scié, en avant des canons et autour de la traverse, ainsi que le long et en arrière des parapets, faire les mêmes ouvrages en cèdre fendu, nettoyer les égoûts et construire un ponceau en troncs d arbres. Ces réparations ont mis la batterie en aussi bon état qu'il était possible, sans dépasser la somme que j'avais réservée à cet effet sur le crédit voté, savoir, $235.00.

Cette dépense à la batterie de la Pointe Finlayson laissait une balance de trois cent soixante-cinq dollars disponible pour la batterie de la Pointe Macaulay. J'espérais qu'avec cette somme je pourrais mettre cette batterie en aussi bon état que l'autre, mais le peu de temps que j'avais à ma disposition, la rareté de la main-d'œuvre, rareté occasionnée par les préparatifs de la réception du gouverneur général, et les gages exorbitants que l'on demandait, tout cela a été cause que je n'ai pu faire faire la palissade qu'en avant des canons, autour des traverses et le long des parapets latéraux, sans pouvoir réparer les parapets de l'arrière et les tranchées qui protègent la poudrière.

Pour les travaux essentiels, mentionnés en dernier lieu, il faudra $150.00 de plus ; cette somme, avec les matériaux déjà rendus sur les lieux, suffira pour mettre la batterie en parfait état.

J'ai l'honneur d'être,

F. C. GAMBLE,
Aide-ingénieur.

A l'honorable J. W. Trutch, C.M.G,
Agent du gouvernement fédéral,
Victoria.

AMÉLIORATION DE LA RIVIÈRE NAAS.

N° 23478.

Victoria, C.B., le 17 avril 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de vos instructions qui m'ont été transmises par la lettre officielle n° 11839, en date du 28 mars dernier, relativement à l'amélioration du chenal de la rivière Naas, et de vous informer que, conformément à ces instructions, j'ai pris aujourd'hui des arrangements avec M. Croasdaile pour faire faire tous ces travaux, sous son contrôle immédiat, sans dépasser le montant fixé par vos instructions et avec l'entente qu'aucun paiement ne sera fait sous ce chef avant le 1er juillet prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH.

A l'honorable Sir Hector L. Langevin, C.C.M.G., C.B.,
Ministre des travaux publics, Ottawa, Canada.

AMÉLIORATION DE LA RIVIÈRE SKEENA.

N° 26775.

Victoria, C.B., le 15 août 1882.

Monsieur,—Je suis chargé par M. Trutch d'accuser réception de votre lettre, n° 13749, en date du 28 juillet dernier, et de vous informer que M. Trutch a déjà donné les instructions suivantes,—comme il y était autorisé par la lettre de l'honorable ministre, n° 11839, en date du 28 mars dernier, et un télégramme du 24 avril,—savoir : à M. Croasdaile de dépenser $500.00 pour continuer à enlever de la rivière Naas les chicots, et à M. J. H. Turner de dépenser $1,500 pour enlever de la rivière Skeena les chicots et y placer des bouées, ces travaux devant être faits sous le contrôle immédiat de M. Turner.

J'ai aussi l'honneur de vous informer que M. Trutch demandera bientôt des soumissions pour l'enlèvement des chicots dans la rivière Fraser, et qu'il espère pouvoir faire exécuter ces derniers travaux l'automne prochain, sans dépasser la somme fixée par votre lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. S. ROEBUCK,
Secrétaire.

A M. F. H. Ennis, secrétaire,
Ministère des travaux publics, Ottawa, Canada.

ANNEXE No 7.

GLISSOIRE, ESTACADES, etc., DISTRICT DU SAGUENAY.

BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHDF,
N° 29915. OTTAWA, le 5 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint un rapport de M. Rosa, aide-ingénieur, sur les travaux, etc., faits à la glissoire et aux estacades du lac Saint-Jean, rivière Saguenay, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. F. H. ÉNNIS, secrétaire,
Ministère des travaux publics.

QUÉBEC, le 18 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur les travaux faits, pendant l'exercice, à la glissoire et aux estacades du lac Saint-Jean, rivière Saguenay.

Le batardeau de la glissoire a été reconstruit, ainsi que la digue n° 7, qui a 231 pieds de long, 28 pieds de haut, et une largeur moyenne de 30 pieds sur le tablier. Ces deux ouvrages ont coûté $3,500.

La glissoire a été reconstruite sur une longueur de 669 pieds, et l'on y fait des réparations provisoires sur une longueur de 2,000 pieds de la partie la plus ancienne ; les ouvrages ont coûté $3,000.00.

A la fin de l'année, il restait à reconstruire 1,260 pieds de la glissoire, sur lesquels 900 ou 1,000 pieds seront probablement achevés pendant l'année courante.

La digue n° 6, érigée en 1860, devrait être reconstruite avant la crue des eaux du lac, le printemps prochain. Elle a 128 pieds de long, 18 de haut et une largeur moyenne de 32 pieds sur le tablier.

En 1881-82, 32,000 pièces de bois en grume, de 12 à 14 pieds de longueur, et 6,000 pièces de bois équarri, de 28 à 30 pieds de longueur, soit un total de 38,000 pièces, ont franchi la glissoire.

J'ai l'honneur, etc.,
JOSEPH ROSA,
Aide-ingénieur.

A. M. HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 8

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

(*Original.*)

BUREAU DU SURINTENDANT,
TRAVAUX DU SAINT-MAURICE,
TROIS-RIVIÈRES, 28 juillet 1882.

Renv. n° 25922.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour l'information de l'honorable ministre des Travaux publics, mon rapport sur les travaux placés sous ma surintendance pour l'année expirée le 30 juin dernier.

Les eaux du Saint-Maurice et de ses tributaires se sont tenues à une hauteur extrêmement avantageuse pour le flottage du bois, et plus de 500,000 billots sont entrés à bonne heure dans ces estacades. Aucun accident n'est arrivé aux estacades, malgré l'enorme pression qu'elles ont eu à supporter.

Le coût de l'entretien est, cette année, de $16,572.20. L'augmentation des dépenses sur celles de l'année dernière provient en grande partie de ce que le flottage du bois a duré tout l'été de 1881 et qu'il a fallu faire de fortes dépenses à chaque station. L'augmentation des salaires et l'achat de chaînes pour plusieurs centaines de piastres ont aussi contribué à cette augmentation.

Une somme de $2,993.91 a été mise à ma disposition pour les réparations.

Ces réparations ont été faites aux diverses stations, comme suit :

ENTRÉE DU SAINT-MAURICE.

Doublé 2,200 pieds d'estacades en madriers de 3 pouces.

CAP CORNEILLE.

Réparé le pilier n° 6.
" " du pont du hangar.
Fait un quai pour protéger le terrain du hangar.

CHUTE DES GRÈS.

Doublé 1,500 pieds d'estacades en madriers de 3 pouces. Bâti une maison de 18 x 14 pieds pour l'usage des hommes.

BAIE SHANÉWÉGAN.

634 pieds d'estacades neuves, 24 x 13 pouces.

LES HÊTRES.

418 pieds d'estacades neuves, 24 x 13 pouces.

Sur la somme mise à ma disposition pour réparations, il reste celle de $303.40 non dépensée.

Il a aussi été donné des contrats pour une somme de $7,142, pour la construction de 2 piliers et la réparation de 7 autres piliers, à l'entrée du Saint-Maurice. Ces travaux ont été exécutés.

Vous soumettant respectueusement ce qui précède,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHARLES LAJOIE,
Surintendant des travaux du Saint-Maurice.

A M. F. Ennis,
Secrétaire, Travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No 9.

GLISSOIRES ET ESTACADES,—DISTRICT D'OTTAWA.

BUREAU DES CONSTRUCTIONS SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS,
OTTAWA, 31 juillet 1882.

No 27601.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant pour l'exercice terminé au 30 juin dernier, au sujet des constructions dont j'ai le contrôle sur la rivière des Outaouais et ses affluents.

Pendant la saison de 1881, l'eau a été généralement basse à toutes les stations, et, les grandes eaux du printemps une fois passées, il a fréquemment fallu, à mesure que l'été avançait, abandonner jusqu'au printemps suivant, des radeaux de bois équarri et du bois en grume (*logs*).

Les opérations de la saison une fois terminées, on a examiné les fondations des diverses glissoires et d'autres constructions sur les rivières, à l'époque des eaux basses, et l'on a commencé les travaux de réparation pour les continuer pendant l'hiver de 1881-82 et ne les achever qu'au printemps dernier.

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

On a réparé les piliers de l'estacade du *Sault-au-Récollet*, et les chaînes de l'estacade ont été fixées plus solidement.

Les fondations et piliers latéraux de la glissoire de *Hull* ont été entièrement replacés, et l'on a fait les réparations nécessaires au fond et au plancher de la glissoire.

A la station d'*Ottawa*, dite aussi de la *Chaudière Sud*, les bâtardeaux ont été renouvelés, les piliers latéraux et les estacades améliorés et renforcés; les pièces pourries ont été enlevées des tabliers et on y a substitué des pièces de bois sain; enfin, on a soigneusement examiné les fils et câbles du *Pont Suspendu* dit *Pont d'Union*, et pris de promptes mesures pour prévenir toute corrosion.

A la glissoire de la station des *Chats*, il a fallu faire des réparations considérables à la jetée latérale courbe, en y posant un revêtement, et les pièces du fond de la glissoire ont été renouvelées où elles avaient manqué, par suite de l'effort énorme qu'elles ont à soutenir à cette importante station; je puis dire la même chose des réparations qu'il a fallu nécessairement faire à l'estacade des Chenaux et aux glissoires de *Portage du Fort*. La *Montagne*, *Calumet*, *Les Joachims* et le *Rocher Capitaine*, où les fondations des piliers, les pièces du fond et les batardeaux des glissoires, ainsi que les estacades ordinaires et estacades conductrices, ont été considérablement renforcés

On a fait les réparations suivantes sur

LES AFFLUENTS DE L'OTTAWA.

Rivière Gatineau.—On a renouvelé les couronnements, piquets et pièces hors de service à l'estacade et aux piliers, près de l'embouchure de la rivière, et ajouté de la pierre dans certains caissons. On a enlevé des rebuts des ouvertures et chenaux de décharge, ainsi que du ruisseau de l'Etang, et réparé les clôtures, ainsi que le pont qui traverse le canal.

Rivière Madawaska.—A la *Chute Raboteuse*, le nouveau chenal pour le bois de construction, sur le côté est de la rivière, a été approfondi et redressé; on a enlevé certains rochers qui obstruaient le chenal et retardaient le passage du bois en l'endommageant. Les piliers latéraux et les estacades ont été entièrement réparés et l'on a établi un système plus complet et plus sûr d'estacades à cet endroit.

A la *Grande Chute*, un peu plus bas sur le même cours d'eau, on a renouvelé certaines parties du tablier et renforcé les estacades et piliers; aux chutes, plus bas encore sur la rivière, on a posé un revêtement neuf sur certaines parties des digues latérales.

A *Springtown*, l'estacade et les piliers ont été mis en bon état pour la saison, et à la station d'Arnprior la glissoire a été calfatée et on a fait quelques changements dans la position de l'estacade et des piliers du lac des Chats, à l'embouchure de la Madawaska, pour la convenance des fabricants de bois sur cette rivière, ainsi que pour prévenir les empiétements sur les droits riverains des propriétaires d'une grande scierie, nouvellement établie sur la rive et contiguë aux estacades du gouvernement.

Rivière Coulonge.—Au mois de mai 1880, une brèche considérable fut faite à la glissoire; elle fut réparée alors, mais les courbes supérieures et les fondations des caissons avaient été si ébranlées qu'il a fallu fréquemment y poser des liens et les renforcer. Il a fallu enlever et renouveler une grande partie du radier usée par la friction des pièces de bois qui franchissent la glissoire avec une grande rapidité.

Rivière Noire.—La glissoire de la Grande Chute, près de l'embouchure de cette rivière, a été réparée et renforcée autant que possible, mais le bois est lancé sur une pente tellement abrupte à l'extrémité inférieure, le volume d'eau est tellement considérable à la tête de la glissoire et le bois s'y accumule en si grande quantité, que le printemps dernier, comme on n'avait pas assez d'hommes pour en régler le passage, il pénétra dans la glissoire, comme une masse en forme de coin et en a forcé les parois, ce qui a occasionné quelques jours de retard. Cependant, on s'empressa d'exécuter les réparations nécessaires et le reste de la descente se fit sans dégâts.

Rivière Pétéwawa.—Sur ce cours d'eau, les digues et glissoires ont été rendues étanches, car il y avait beaucoup de fuites, et, plus bas sur la rivière, dans les endroits où les constructions étaient détériorées, après vingt-quatre ans d'usage, les employés ont dû faire des réparations plus considérables que celles qui étaient nécessaires dans les premières années qui suivirent la construction de ces ouvrages.

Rivière Dumoine.—On a réparé le radier de la longue glissoire, les piliers latéraux ont été repris en sous-œuvre, et aux digues des chutes d'en haut on a renouvelé des pièces ainsi que les tabliers, dans les endroits où la glace et l'eau avaient emporté, par le frottement, les parties les plus exposées de ces constructions.

Les travaux imputables au compte de construction, sont les suivants :—

On a approfondi certaines parties du lit de la rivière du Lièvre en faisant sauter un récif qui se trouvait au Petit Rapide, à environ dix milles en amont du village de Buckingham et en enlevant des roches du chenal du Rapide Long, à peu de distance en aval de la Grande Chute. Lorsque les fabricants auront pris les moyens de tenir un passage libre à travers leurs estacades à billots de sciage qui se trouvent entre les stations susmentionnées, ces améliorations faciliteront la navigation des petites embarcations sur le bief de la rivière du Lièvre, entre Buckingham et l'extrémité du chemin du Portage, passé la Grande Chute.

Sur la rivière des Outaouais, à peu de distance en aval du village du Portage-du-Fort, on a commencé à enlever une batture de sable ; mais comme ce travail ne peut être fait convenablement, avec les appareils disponibles, qu'à l'époque des eaux basses, on a dû en remettre la continuation à une époque de l'année qui n'est pas comprise dans la période que couvre le rapport.

Immédiatement en aval du pont suspendu Union, une île rocheuse sorte de récif, gênait le passage de l'eau à partir du pied de la chute de la Grande Chaudière et divisait le courant rapide dont le bras nord était lancé avec une force égale contre

le quais où l'on charge le bois à Ottawa. Pendant une grande partie de la saison des travaux, à l'époque des grandes eaux, on n'a pu mettre les bateaux et barges en position pour charger le bois ; mais depuis qu'on a fait sauter le récif à la mine, l'automne dernier, on a constaté une amélioration sensible : le courant se dirige par le milieu du chenal et la navigation a été libre, pendant toute la saison, jusqu'aux quais d'amarrage situés en amont de l'obstacle susmentionné.

Sur la rivière de la Nation du Sud, près du village de Plantagenet, deux digues en aile ont été construites, une sur chaque rive, pour resserrer le volume de l'eau et rendre plus facile l'accès de l'entrée entre les estacades à la tête de la petite glissoire récemment construite. Ces digues ont eu l'effet désiré pour la descente des diverses espèces de bois sur le cours d'eau.

Le printemps dernier, les affluents de la rivière des Outaouais ont grossi plus tard que de coutume, mais le niveau de l'eau a été très avantageux pour le flottage du bois, et bien que la descente n'ait pas commencé de très bonne heure, la fonte graduelle de la neige et de la glace, et la pluie tombée à propos dans la région des sources des rivières ont maintenu un courant continu et un fort volume d'eau pendant une longue période, en sorte que tout le bois a pu descendre et arriver sur la rivière des Outaouais à temps pour que les marchands puissent espérer que leur bois de service et leurs billots de sciage seront rendus à destination pendant la saison.

Une si grande masse de bois a été mise en mouvement à l'époque des hautes eaux que, naturellement, on n'a pu éviter certains accidents et retards. Outre l'accident arrivé sur la rivière Noire, et déjà mentionné, les pièces de fondation, les seuils et le radier de la glissoire du Calumet ont été brisés au mois de juin ; on a immédiatement employé un grand nombre d'hommes pour faire les réparations, en sorte que le retard n'a été que d'un jour ou deux. Pendant la descente du bois, on a fait de légères réparations à d'autres endroits, quand elles devenaient nécessaires.

La construction d'une grande digue à travers la rivière des Outaouais, à Carillon, pour approvisionner d'eau le nouveau canal à cet endroit, a fourni les moyens de faire emporter par l'eau les piliers que le gouvernement y avait construits il y a plus de vingt ans. Ces vieilles constructions avaient été placées sur la ligne des rapides, en vue d'amener toute l'eau dans les chenaux navigables pour permettre le passage du bois, mais elles ne servaient plus à rien dans l'état actuel des choses. Une glissoire à radeaux a été construite par le gouvernement à travers cette nouvelle digue, sous la direction du département des chemins de fer et canaux, et était prête pour le passage du bois au commencement de mai ; mais, comme je l'ai dit dans un précédent rapport adressé à votre département, bien que le passage du bois se soit effectué aussi bien qu'on pouvait le désirer, du moment où le bois avait atteint la glissoire, les abords en étaient si dangereux et si difficiles, lorsque le vent soufflait dans certaines directions, qu'il est devenu indispensable de prolonger considérablement les estacades conductrices et la série des piliers pour prévenir des dégâts aux constructions et des dangers sérieux pour les hommes employés à flotter le bois. Je crois que les autorités compétentes s'occupent sérieusement de cette question et que l'on va ériger sans retard les constructions nécessaires pour le passage sûr et rapide du bois par la glissoire de Carillon.

Je dois ajouter qu'à plusieurs stations sur la rivière des Outaouais, par exemple au *Calumet*, à la *Montagne*, au *Portage-du-Fort* et aux *Chats*, des billots de sciage échappent fréquemment et vont se loger dans les chenaux de la glissoire et sur les tabliers, endommagent les constructions et souvent brisent des radeaux entiers de bois équarri. La brèche faite à la rivière du *Calumet* est due grandement à cette cause, et il me semble que l'on devrait prendre des mesures plus strictes pour confiner les billots de sciage ux chenaux qui leur sont destinés, car les glissoires à bois équarri ne sont pas faites pour les billots, qui, en outre, ne paie point de péage pour les franchir.

Les glissoirs et autres constructions, au *Calumet* et à la *Montagne*, sont en fort mauvais état après trente ou quarante ans de service, et il est urgent d'en renouveler les parties principales. Il faudra aussi des réparations complètes à la glissoire de la

Rivière Noire. A la tête du rapide des *Chats*, il faudra au moins trois piliers d'amarrage pour y assujétir les radeaux avant de diriger le bois vers la tête de la glissoire des *Chats*. Une évaluation du prix de ces constructions vous sera transmise en temps et lieu.

Le tout respectueusement soumis,

GEO. P. BROPHY,
Ingénieur-contrôleur des travaux, R. O.

A M. F. H. Ennis,
Secrétaire des Travaux publics,
Ottawa.

ÉTAT des dépenses pour réparations et constructions sur l'Outaouais et ses affluents, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Désignation des — Ouvrages.	Désignation des — Provinces.	Désignation des — Comtés.	Lettres autorisant les dépenses — N°	Lettres autorisant les dépenses — Date.	Dépenses autorisés.	Dépenses faites ou obligations contractées depuis le 30 juin 1881 jusqu'au 30 juin 1882.	Observations.
					$ cts.	$ cts.	
Glissoires et estacades, haut de la Pétéwawa.	Ontario	Renfrew, D.N				142 83	Réparations
Glissoire de Hull, rivière des Outaouais	Québec	Ottawa				159 33	do
do des Chats do	Ontario	Carleton				333 75	do
Estacade des Chenaux do	do	Renfrew, D.S.				150 45	do
Glissoire de la Montagne do	Québec	Pontiac	4 479	10 nov. 1880	12,500 00	258 19	do
do de Calumet do	do	do				362 25	do
do du Rocher Capit., riv. des Outaouais	do	do				178 70	do
Estacade de la Gatineau	do	Ottawa				118 30	do
Glissoire de la Coulonge	do	Pontiac				125 24	do
Approfondissement de la rivière du Lièvre	do	Ottawa	3 791	17 sept., 1880	4,300 00	705 41	C'nstruction
Enlèvement du récif, rivière des Outaouais, en aval du pont suspendu	Ontario et Québec.	Cité d'Ottawa (comté de Carleton) Cité de Hull (co d'Ott.)	....	....	5,000 00	4,927 59	do
Digues sur la rivière de la Nation du Sud	Ontario	Prescott	....	....	....	528 66	do
Dragage sur la rivière des Outaouais en aval du Portage-du-Fort	Ontario et Québec	Renfrew, D.N., et Pontiac	....	....	3,795 00	299 00	do
Ouvrages aux stations, bas de la Pétéwawa	Ontario	Renfrew, D.N				847 70	Réparations
Gliss. de la Chaud. et est. du Sault-au-Re'let.	Ontario et Québec	Cité d'Ottawa (Carleton), Laval, Hochelaga				301 38	do
Glissoires de la Chaudière et de Hull	do do	Cité d'Ottawa (Carleton) et cité de Hull, (Ottawa)				338 39	do
Gliss de la Montagne, du Calumet et des Chats	Québec et Ontario	Pontiac et Carleton				185 00	do
Glissoire des Joachims	Québec	Pontiac				639 82	do
do de la Chaudière et pont suspendu	Ontario et Québec	Cité d'Ottawa, (Carleton) cité de Hull (Ottawa)				207 51	do
Glissoires de la Chaudière et de Hull	do do	Cité d'Ottawa (Carleton) cité de Hull (Ottawa)				238 08	do
Glissoires du Calumet	Québec	Pontiac				625 60	do

Glissoire du Rocher Capitaine	do	do	2 686	17 sept. 1881	20,000 00	390 00	do
Glissoire de Portage du Fort	Ontario	Renfrew, D.N				225 22	do
Estacade à l'emb. de la gliss. de la Madawaska	do	Renfrew, D.S				221 97	do
Glissoire de Hull et de la Chaudière	Québec et Ontario	Cité de Hull (Ottawa) Cité d'Ottawa (Carleton)				47 53	do
Glissoire de la Montagne et du Portage du Fort	do do	Pontiac et Renfrew, N.R				130 00	do
Glissoire de la Chaudière	Ontario	Cité d'Ottawa (Carleton				997 64	do
Glissoire de la rivière Coulonge	Québec	Pontiac				952 14	do
Glissoire de la chute Raboteuse, riv. Madawaska	Ontario	Renfrew, D.S				3,629 45	do
Glissoire des Chats	do	Carleton				1,880 09	do
Glissoire de Hull	Québec	Cité de Hull (Ottawa C)				529 84	do
Glissoire et digues, rivière du Moine	do	Pontiac				2,192 05	do
Estacade de la Gatineau	do	Ottawa				610 97	do
Glissoire de la rivière Noire	do	Pontiac				386 91	do
Travaux à la Grande Chute et à la chute Raboteuse, Madawaska	Ontario	Renfrew, D.S	2 454	10 oct. 1881	7,500 00	4,317 81	do
Total						$28,184 80	

D. SCOTT,
Comptable, travaux, R. O.

OTTAWA, le 31 juillet 1882.

ANNEXE No 10.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DE NEWCASTLE.

TRAVAUX DU CANAL DE LA TRENT,
DIVISION DES GLISSOIRES ET ESTACADES,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBOROUGH, le 30 novembre 1882.

N° 30041.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport, pour l'exercice terminé au 30 juin 1882, sur les glissoires et estacades du système de navigation de la rivière Trent.

Les ouvrages compris dans cette division sont ceux qui servent à la descente du bois, et les améliorations des rivières conduisant aux différents canaux dans tout le district.

Les canaux, écluses, ponts tournants et tous les ouvrages en rapport avec la navigation sont sous le contrôle du ministre des chemins de fer et canaux.

L'an dernier, l'eau des biefs supérieurs a atteint son niveau le plus élevé, le 17 mai, et a baissé rapidement pour atteindre son niveau le plus bas le 14 septembre. Les chiffres notés par moi indiquent le niveau le plus bas que jamais j'aie constaté. Cela a gêné la navigation des vapeurs, mais toutes les "flottes," sans en exempter une, ont atteint leurs destinations.

La baisse de l'eau a été due, en grande partie, à la manière dont on la règle dans les canaux d'alimentation.

Les principaux cours d'eau qui amènent le bois dans les rivières et les lacs, sont les suivants :—

La rivière à la Mouette (*Gull-River.*)
La rivière Brûlée.
La rivière à la Sauvagesse (*Squaw Biver,*)
La rivière Massissaga.
La rivière au Corbeau.

Maintenant que la coupe du bois se fait à une grande distance de l'embouchure de ces affluents, les fabricants sont obligés d'y construire, de temps à autre, de petites digues et glissoires pour faire parvenir leur bois sur les rivières principales.

Les deux premiers, savoir, la rivière à la Mouette et la rivière Brûlée, baignent une vaste région, et sur leurs cours respectif sil y a nombre de grands réservoirs, dont quelques-uns ont plus de sept milles carrés de superficie, et, au pied de ces réservoirs, on a construit des digues pour retenir l'eau et l'employer à l'époque des sècheresses. Sans les réservoirs, les défrichements faits par les colons et l'établissement d'un système de drainage auraient pour effet de produire les extrêmes de hausse et de baisse des eaux, tandis qu'aujourd'hui, en maintenant les niveaux suffisamment élevés, on ne devrait pas avoir plus de 2 pieds à 2 pieds 6 pouces de variation sur la ligne principale.

Voici les améliorations et réparations faites sous le contrôle du ministère des Travaux publics aux diverses stations de la ligne.

CHUTE FÉNÉLON.

En faisant des réparations provisoires, on a constaté que la glissoire était en fort mauvais état; toutes les pièces du radier étaient pourries et il a fallu les replacer; pour ne point dépasser le crédit voté, le planchéiage n'a pu être fait aussi bien que je l'aurais désiré; on s'occupera de ce travail l'an prochain, et l'on reconstruira le mur latéral.

Voici la quantité de bois qui a franchi cette glissoire :—

Bois en grume	161,309
Bois d'estacade, pièces	2,047
Cèdre	999

RIVIÈRE SCUGOG.

Sur cette rivière, on a enlevé les pièces de bois et les arbres submergés qui en obstruaient la navigation, depuis la ville de Lindsay jusqu'à sa décharge dans le lac à l'Esturgeon, et l'on a obtenu 5 pieds de profondeur à l'eau basse, ce qui est d'un grand avantage pour la navigation. Antérieurement à cette amélioration, les propulseurs, même ceux d'un faible tonnage, avaient constamment des accidents à leurs hélices, et les barges chargées de bois touchaient fréquemment sur les pièces et les arbres submergés.

BOBCAYGEON.

A cette station, il y a un canal, une écluse, des digues, des quais et un pont tournant qui sont sous le contrôle du ministre des chemins de fer et canaux.

Le ministère des travaux publics fait actuellement enlever les obstacles à la navigation aux abords du canal, en aval et en amont.

Voici la quantité de bois qui a passé par cette voie :—

Bois en grume	239,158
Bois d'estacade, pièces	2,203
Bois équarri	166

BUCKHORN.

Les ouvrages qui servent à la descente du bois, et sont sous le contrôle du ministère des travaux publics, comprennent une glissoire, des estacades et des piliers. On travaille à renouveler la tête de la glissoire, on a posé des aiguilles et construit une nouvelle estacade.

Le ministère des chemins de fer et canaux fait actuellement construire des écluses à cette station, ce qui nécessitera probablement la construction de plusieurs piliers et estacades pour séparer le chenal des vapeurs de celui que l'on destine au passage du bois.

Voici la quantité de bois qui a franchi cette glissoire :—

Bois en grume	249,158
Bois d'estacade, pièces	2,703

BURLEIGH.

Dans des rapports précédents, j'ai décrit les ouvrages de cette station et dit qu'ils avaient été construits par un comité de marchands de bois, comité qui n'existe plus. Comme c'est ici une des stations où le gouvernement va bientôt ériger des construc-

tions pour étendre le système de navigation à l'intérieur, constructions actuellement données à l'entreprise, il sera nécessaire que le ministère des travaux publics prenne le contrôle des ouvrages qui servent à la descente du bois—c'est du moins mon humble avis—et exige des péages comme sur les autres constructions affectées au même usage. —(Voir le *Rapport annuel pour l'exercice expiré au* 30 *juin* 1881.)

Voici la quantité de bois qui a franchi cette glissoire :—

Bois en grume	249,158
Bois d'estacade, pièces	2,703
Bois équarri, pièces	166

LAKEFIELD.

A cette station, il y a une digue et une glissoire. La digue maintient le niveau du lac Katchawana à une hauteur navigable pour les vapeurs tirant 4′ 6″. Elle a grandement besoin de réparations. La glissoire en exige aussi.

La digue est propriété particulière, mais on m'informe que le département est en négociations pour la prendre sous son contrôle, et, si la chose a lieu, ce sera un grand avantage pour le public.

On a enlevé les roches qui obstruaient le chenal des vapeurs, ce qui donne satisfaction générale.

Voici la quantité de bois qui a franchi cette glissoire :—

Bois en grume	408,181
Bois équarri	2,407
Bois d'estacades	3,641

PETERBOROUGH.

On travaille à enlever les bancs de sciure et de déchets de scieries, aux abords de la ville. J'ai adressé un rapport à l'ingénieur en chef à ce sujet.

PETIT LAC.

A cette station, l'on a construit un pilier à l'extrémité sud de l'estacade.

Cela était nécessaire pour diminuer l'effort du choc sur les poteaux et empêcher l'estacade de se briser lorsqu'elle est pleine de pièces de bois.

Il faudra renouveler l'estacade ; elle n'est pas sûre actuellement, et il faut avant d'y faire entrer le bois en grume, amener en dehors une deuxième estacade qui retient le bois en cas d'accident à l'ancienne.

L'estacade peut contenir 80,000 pièces de bois.

RAPIDE DE WHITLAW.

Les estacades conductrices et le radier de la glissoire ont été réparés et on a enlevé les roches du chenal, aux abords de l'écluse.

Les digues, le canal et l'écluse sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux.

Voici la quantité de bois qui a franchi cette glissoire :—

Bois en grume	279,181
Bois d'estacade, pièces	2,404
Bois équarri, pièces	2,407

RIVIÈRE OTONABEE.

La sciure et les déchets de scieries se sont accumulés, à l'embouchure de cette rivière, en quantité assez grandes pour gêner la navigation des vapeurs.

Il est devenu nécessaire de les enlever et d'empêcher les particuliers de jeter des dosses, etc., dans la rivière.

HASTINGS.

La glissoire a subi des réparations générales et les trois piliers d'estacade ont été renouvelés à partir du niveau des basses eaux jusqu'au sommet. On devra renouveler les estacades conductrices. L'écluse, la digue, le pont tournant, etc., sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux.

Voir la quantité de bois qui a franchi cette station :

Bois en grume	153,590
Bois estacade, pièces	781
Bois équarri, pièces	2,407

CHUTE DE HEELEY.

La glissoire subit actuellement des réparations considérables, pour lesquelles le parlement a voté un crédit pendant la dernière session, et l'estacade conductrice a été prolongée de 200 pieds.

L'an dernier, avant la descente du bois, en examinant la glissoire, on constata que les fuites étaient si considérables à travers la plateforme qui se trouve au-dessus des aiguilles, qu'il devint absolument nécessaire d'empêcher le passage de l'eau, et, dans ce but, on a construit un batardeau à l'entrée—travail fort difficile—et fait des réparations au radier.

Comme il n'y avait pas de crédit voté pour ces travaux, nous avons dû employer une partie des crédits affectés aux autres stations.

Voici la quantité de bois qui a franchi cette glissoire :—

Bois en grume	263,700
Bois d'estacade, pièces	900
Bois équarri, pièces	2,407

CHUTE DU MILIEU.

On n'a pas fait de réparations l'an dernier.

La glissoire et le mur en aile du bassin sont en fort mauvais état, et si l'on diffère trop longtemps les réparations nécessaires, il faudra une somme considérable pour les réparer ; aujourd'hui, un faible montant suffirait pour les maintenir en bon état pendant plusieurs années.

Voici la quantité de bois qui a franchi cette glissoire :—

Bois en grume	277,938
Bois équarri, pièces	3,731
Bois d'escatade, pièces	1,417
Traverses de chemins de fer, pièces	22,380

RAPIDE DE CHISHOLM.

Il y a des ouvrages considérables à cette station ; ce sont : une écluse, un canal, une glissoire, un déversoir de décharge, des estacades conductrices, etc.

Le canal et l'écluse sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux.

La digue a été réparée et on a presque entièrement arrêté les fuites, ce qui est d'un grand avantage pour les fabricants de bois, parce qu'ils peuvent flotter le bois à l'eau basse.

La glissoire qui a 100 pieds de long sur 50 de large, exige qu'on la répare et qu'on la rétrécisse ; elle est trop large et l'on perd beaucoup d'eau.

Je ferai un rapport spécial à ce sujet pour l'information de l'honorable ministre.

Les ouvrages qui servent à la descente du bois à la *Chute du Milieu*, à la *Chute de Heeley* et au *Rapide de Chisholm* furent transférés, il y a plusieurs années, à un comité de marchands de bois qui se chargeait de les entretenir, et j'appelle respectueusement l'attention de l'honorable ministre sur la partie de mon rapport de l'an dernier qui en fait mention, ainsi que sur le rapport de l'ingénieur en chef à ce sujet.

Voici la quantité de bois qui a franchi cette station l'année dernière :

Bois en grume	277,938
Bois d'estacade, pièces....................	1,417
Bois équarri do	3,731
Traverses de chemin de fer, pièces.....	22,380

Respectueusement soumis,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS D. BELCHER,

Ingénieur-contrôleur.

A M. F. H. Ennis,

Secrétaire, ministère des Travaux publics,

Ottawa.

ANNEXE No 11.

RAPPORT SUR LE SERVICE DES TÉLÉGRAPHES ET SIGNAUX.

N° 27805.

SERVICE DES TÉLÉGRAPHES ET SIGNAUX.
OTTAWA, le 30 septembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur le service des télégraphes et signaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

On a dépensé $38,702.37 pour ce réseau; un quart environ de ce montant est imputable au compte de construction. Le revenu porté au crédit du receveur général est de $18,414.24, *versus* $10,544 pour l'année précédente, et $5,320 pour 1879-80, année où les dépenses s'élevaient à $41,496.

L'équipe des travailleurs, sous la conduite de M. Hartley Gisborne, a coupé tous les arbres morts et ceux qui menaçaient de tomber, ainsi que les broussailles, et complètement réparé la ligne entre Yale et "Deep Creek," parcours de 277 milles.

Les fils se sont brisés et les communications ont été interrompues bien moins fréquemment, et les réparations ont été faites avec beaucoup plus de promptitude, en sorte que le service des dépêches a mérité la confiance du public, comme le prouve l'augmentation considérable des recettes.

GOLFE SAINT-LAURENT.

Voici l'état des dépenses :

Réseau sur l'île Anticosti	$1,575.00	*versus* Revenu	$454 00
Réseau sur les îles de la Madeleine.	4,069.00	" "	835.00

Les bulletins météorologiques, maritimes et des pêcheries ont été transmis gratuitement.

Tous les câbles ont parfaitement fonctionné, sauf à l'atterrissement au Rocher-aux-Oiseaux ; ce câble a été réparé depuis, mais ne fonctionne pas actuellement, parce que le nouveau gardien du phare ne connaît pas encore l'usage des appareils de transmission. Le contrôleur de district, M. LeBourdais, attend une occasion de se rendre sur le rocher pour remettre le câble en opération.

BAIE DE FUNDY.

On a dépensé $1,308 pour ce réseau, et le revenu s'est élevé à $565.

Le câble des îles du Grand-Manan et de Campo-Bello a été endommagé par une épave qui y a touché ; mais on l'a réparé d'une manière satisfaisante.

LITTORAL DE L'ATLANTIQUE.

La ligne entre Canso et Halifax a été maintenue en bon état de fonctionnement. (Elle est exploitée en vertu d'une convention avec l'ancienne compagnie de télégraphe "Dominion," sans aucuns frais pour le gouvernement.)

RIVE NORD ET FLEUVE SAINT-LAURENT.

Un fort câble a été immergé avec succès à travers la rivière Saguenay, et les lignes de terre de Chicoutimi et Mille-Vaches ont été bien entretenues et exploitées aux termes d'un contrat passé avec la compagnie de télégraphe de Montréal, à laquelle le gouvernement paie une subvention de $1,200.

TERRENEUVE.

La ligne de terre de 14 milles, entre Port-au-Basque et le phare du Cap Ray, est actuellement en voie de construction, aux termes d'un contrat avec la compagnie dite "Anglo American Cable Co;" lorsqu'elle sera terminée, le gouvernement devra payer à la compagnie une somme annuelle de $250, pour intérêt sur les frais de construction, réparations et fonctionnement.

SERVICE DES SIGNAUX.

On a établi 23 stations aux points suivants: 14 stations qui ne sont pas reliées aux lignes du gouvernement coûteront $700 par année.

L'Islet	Phare de la rivière Martin	Phare de la Pointe Sud
Rivière-du-Loup	" Cap de la Madeleine	" Heath Point
Pot-à-l'Eau-de-Vie	" Pointe de la Renommée	" Ile Amherst
Phare de Rim uski	" Cap Rosier	" Grosse-Ile
La Pointe-aux-Pères	" Cap Désespoir	" Rochers-aux-Oiseaux
Le Petit Métis	" Pointe Maquereau	" Meat Cove, C.B.
Matane	" Pointe Ouest d'Anticosti	" de la Pointe-Basse.
Cap Chatte	" Pointe Sud-Ouest	

LE MANITOBA ET LES TERRITOIRES DU NORD OUEST.

Par ordre du conseil, les lignes télégraphiques de ce district ont été placées sous mon contrôle depuis le 30 juin 1882, et l'on prend des mesures actives pour les reconstruire et réorganiser le service.

En terminant, je puis ajouter que le revenu général augmente, pendant que les dépenses diminuent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,

Contrôleur.

A M. F. H ENNIS, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

ANNEXE No 12

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.—BASSIN DE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES ET BASSIN DE RADOUB À LÉVIS.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
N° 29,870. QUÉBEC, le 2 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joints les rapports de l'ingénieur local, pour l'exercice terminé au 30 juin dernier, sur le bassin de radoub et les améliorations du port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. H. VERRET,
Secrétaire trésorier.

A M. F. H. ENNIS,
Secrétaire, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DU BASSIN DE RADOUB A SAINT-JOSEPH DE LÉVIS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR LOCAL,
TRAVAUX DU PORT DE QUÉBEC.
Le 24 novembre 1882.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions reçues, j'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information de l'honorable ministre des Travaux publics, sur l'avancement, pendant l'exercice terminé au 30 juin 1882, des travaux du bassin de radoub actuellement en voie de construction à la Pointe-Lévis.

Le coût total pour ouvrages encore incomplets, mais acceptés jusqu'à présent, pour le bassin de radoub, avec équipement complet, y compris la construction, les machines, le caisson, etc., s'élève à $398,820.18 ; à cette somme il faut ajouter les dépenses des ingénieurs et les dépenses diverses, savoir, $47,237.99, ce qui donne un total de $446,058.17, après avoir déduit $6,158.22, qui forment la différence de prix, d'après le cahier des charges, entre la tête circulaire, telle qu'adoptée maintenant, et la seconde entrée à la tête du bassin.

Le montant accordé par l'acte 38 Vic., chap. 56, était de $500,000 ; mais il faudra un crédit supplémentaire pour couvrir certaines dépenses imprévues que l'on a faites depuis et qui n'ont pas été portées en compte lorsque l'allocation ci-dessus a été votée.

Jusqu'au 30 juin 1882, les dépenses représentaient un total de $329,502.79, ce qui laissait, à cette date, une balance de $170,497.21.

Pendant le dernier exercice, on a fait les travaux suivants: prolongé l'excavation du bassin jusqu'en arrière de la digue établie à travers le corps principal du bassin ; posé les principaux égoûts; enduit le fond de béton et prolongé de 100 pieds le radier du bassin, ce qui étend cette construction des deux tiers de sa longueur à partir de la tête circulaire.

En dehors de l'entrée des constructions, on a achevé le remblai de terre glaise jusqu'à la hauteur des têtes des piliers, conformément à vos instructions, ce qui représente 1,500 verges cubes de matériaux; on a continué les excavations pour la pose des piliers et du béton sur le prolongement projeté des travaux d'architecture, et l'on a déjà coulé des piliers qui ont été enfoncés à 55 pieds au-dessous du couronnement, à travers 20 pieds de sable, travail qui demandait beaucoup de temps et de peine.

En août 1881, on a demandé des soumissions pour les chaudières, et, subséquemment, accepté de MM. Carrier, Lainé et Cie l'offre de trois chaudières toutes faites, moyennant $4,500, complètes et posées ; on a ainsi réalisé une grande économie sur ce qu'auraient coûté trois chaudières tout à fait neuves, construites d'après les devis.

Il a été payé à MM. Carrier, Lainé et Cie un second versement de $8,000, pour les pompes, soit un total de $16,000 sur une somme convenue, et on fait une avance de $3,000 sur les chaudières, soit un total de $19,000 payé à cette maison sous les chefs mentionnés.

Les travaux achevés comprennent 300 pieds du bassin, avec murs en aile et ouvrages à l'entrée; il reste à construire l'abri des machines, les chambres des pompes, poser les machines, chaudières, etc., dont tous les matériaux sont déjà sur le terrain ou à l'usine de MM. Carrier, Lainé et Cie. Il faudra ajuster et essayer le caisson, ce qui demandera probablement deux mois, et les travaux nécessaires à cet effet devraient être adjugés d'avance sur demande de soumissions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WOODFORD PILKINGTON, *I.M., I.C.,*
Ingénieur local.

A M. A. H. Verret,
Secrétaire-trésorier.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

RAPPORT SUR L'ÉTAT DES TRAVAUX DE LA "LEVÉE ET DES DOCKS DE LA PRINCESSE LOUISE," RIVIÈRE SAINT-CHARLES, QUÉBEC.

Bureau de l'ingénieur local,
Québec, le 24 novembre 1882.

Monsieur,—Conformément aux instructions reçues et pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, j'ai l'honneur de faire rapport sur l'avancement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882, sur les travaux indiqués ci dessus et qui ont pour objet l'agrandissement du port et l'amélioration de la rivière Saint-Charles, à Québec.

Le contrat et les travaux extrà faits sur la première section de ces ouvrages représentent la somme de $734,507.49, répartie comme suit :—

Montant, en bloc, du contrat, à l'origine..................	$529,296 31
" " des dépenses imprévues autorisées.	25,000 00
" " des frais supplémentaires de dragage..................................	62,500 00
" " de la construction de la façade en pierre (bouchardée).............	21,974 90
" " du coffrage du nord.................	58,059 53
Pierre et lest pour la pose du béton, au prix du contrat..	37,676 75
A ajouter aux déductions faites par décision des arbitres..	47 27
Ce qui porte le montant total des ouvrages faits à....	$734,555 76
Total payé aux entrepreneurs........................	$616,222 42
Balance due..................................	118,333 34

Les travaux de la première section des améliorations du port sont aussi complets qu'on a pu les faire avec les matériaux provenant du dragage ; mais il reste à faire une quantité considérable de remplage dans la levée ; ces travaux de dragage et de remplage sont compris dans la seconde section et ont été adjugés à MM. Larkin, Connolly et Cie, entrepreneurs, qui les commencerónt et achèveront pendant la saison de 1883, et fermeront aussi l'extrémité de la levée, sur la rive, près du quai de l'usine à gaz.

Pendant la dernière partie de l'exercice, on n'a pas travaillé ; mais on a demandé des soumissions pour le dragage et pour fermer l'espace laissé ouvert à l'extrémité de la muraille du bassin à flot ; depuis lors, des contrats ont été signés pour ces travaux.

Pour compléter ces ouvrages, il reste à faire les travaux suivants : exécuter les contrats sus-mentionnés, construire le mur transversal et les ouvrages de l'entrée du futur bassin à flot, en prolongeant la rue Dalhousie par une levée comprise entre deux murs, jusqu'à jonction avec les murailles du quai du bassin à flot et du bassin de marée, respectivement, comme on se le proposait à l'origine. Ces travaux formeront la troisième et, probablement, la dernière section de cette vaste entreprise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WOODFORD PILKINGTON, M.I.C.E.,
Ingénieur local.

A M. A. Verret,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE No 13

RAPPORT ANNUEL DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
N° 28839. MONTRÉAL, le 30 octobre 1882.

MONSIEUR,—Par ordre des commissaires du havre, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, copie du rapport de l'ingénieur en chef—pour l'exercice terminé le 30 juin dernier—sur les opérations de dragage ayant pour objet d'approfondir le chenal des navires entre Montréal et Québec.

Comme vous en avez été informé par des communications précédentes, en date du 16 novembre et du 17 décembre 1880, et du 18 octobre 1881, il est impossible de répondre exactement aux questions posées.

J'essaierai, néanmoins, de répondre comme suit :—

Question (1).—Crédits accordés par la loi, et actes s'y rapportant, depuis le 1er juillet 1867.

Réponse.—Ces travaux sont faits aux termes des actes 36 Vic., chap. 60,—44 Vic., chap. 7, et 45 Vic., chap. 44,—actes qui autorisent à avancer aux commissaires $1,780,000 portant 4 pour cent d'intérêt pour draguer le chenal jusqu'à une profondeur de 25 pieds, à l'eau basse.

Question (2).—Numéro et date de la lettre autorisant chaque année des dépenses, jusqu'au 1er juillet 1882.

Réponse.—Aucune lettre.

Question (3).—Dépenses autorisées chaque année jusqu'à pareille date.

Réponse.—Pas de montant spécifié.

Question (4).—Dépenses faites ou obligations contractées chaque année jusqu'à pareille date.

Réponse.—Pas d'obligations contractées ; tout est payé à mesure que les travaux avancent.

Question (5).—Montant disponible, au 1er juillet 1882, pour l'achèvement des travaux.

Réponse.—$80,000

Question (6).—Montant payable requis, au 1er juillet 1882, pour l'achèvement des travaux.

Réponse.—On croit que le montant ci-dessus de $80,000 suffira pour achever l'approfondissement du chenal jusqu'à 25 pieds.

Qaestion (7).—Revenu annuel.

Réponse.—Aucun.

Le matériel de dragage a coûté $534,809, somme comprise dans les dépenses ci-dessus ; on n'a pas tenu compte de certaine partie du matériel du port qui était disponible et que l'on emploie pour les travaux du chenal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. D. WHITNEY,
Secrétaire.

A M. F. H. ENNIS,
Secrétaire, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 18 octobre 1882

MONSIEUR,—Conformément à la demande du secrétaire des Travaux publics, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les travaux d'approfondissement du chenal des navires, dans le fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, pour l'exercice terminé au 30 juin 1882.

Les endroits où l'on a exécuté les travaux les plus considérables sont le cap Charles et le cap LaRoche, où le dragage se fait dans le roc, le lac Saint-Pierre, le nouveau chenal de Contrecœur et la Pointe-aux-Trembles, où le dragage se fait dans la terre.

Suivent les principaux détails des travaux de l'année. Les frais indiqués pour le dragage sont généralement ceux de l'été précédent, car il n'est pas facile de subdiviser les dépenses, pour indiquer le total jusqu'à la fin de l'exercice financier, qui arrive au milieu de la saison des travaux. Les chiffres indiqués comprennent les dépenses de toutes sortes, sauf l'intérêt sur le capital et la dépréciation du matériel.

CAP CHARLES.

On a continué jusqu'à la clôture de la navigation, en 1881, et repris peu après l'ouverture de la navigation, en 1882, les travaux d'approfondissement du chenal à travers la batture de roc schisteux. A la fin de l'exercice, on avait pratiqué, dans la batture, une tranchée de 22 pieds et 3 pouces de profondeur, à l'eau basse, mais il y restait des roches et des pierres détachées qu'il fallait enlever. Pendant l'année, on a enlevé 17,695 verges cubes de roches et pierres, à raison de 85 cents la verge, en moyenne.

POUILLIER RAYER.

On a un peu redressé le chenal en enlevant 857 verges cubes de pierres sur le côté sud de la batture.

CAP LAROCHE.

Deux dragueurs ont continué les opérations pendant la saison ; il a fallu fréquemment recourir aussi à l'emploi d'un bateau de levage, et, à la fin de l'exercice, on avait pratiqué une tranchée traversant presque toute la batture et ayant 22 pieds de profondeur à l'eau basse. Quantité de matières enlevées, 45,295 verges cubes, à raison de 70 cents, environ, la verge.

TRAVERSE SUPÉRIEURE DE BÉCANCOUR.

Une nouvelle ligne de traverse, passant, à son extrémité supérieure, plus au nord et en eau plus profonde que l'ancienne traverse, a été adoptée, et l'on a enlevé quelques pierres sur les petites battures rocheuses, pour atteindre une profondeur de 20 pieds à l'eau basse. On a aussi enlevé 368 verges cubes de roches et pierres.

PORT SAINT-FRANCOIS.

Au printemps de cette année, on a pratiqué une tranchée donnant 25 pieds de profondeur, à l'eau basse, sur les battures " Iron " et " Force. On a aussi enlevé 2,040 verges cubes de tuf et de roches, à raison de $1.14 la verge.

LAC SAINT-PIERRE.

Le dragage a été continué pendant toute la saison des travaux et, à la fin de l'exercice, on avait atteint une profondeur de 25 pieds, excepté sur un parcours d'environ un mille, près du phare flottant n° 3, où la tranchée est incomplète. Pendant l'exercice, on a enlevé 1,056,655 verges cubes de matières, à raison de $3\frac{8}{10}$ cents la verge.

ILE DE GRACE.

On a coupé une tranchée à travers une batterie d'environ un demi-mille de large, formée principalement de sable. Quantité de matières enlevées, 33,600 verges cubes, à raison de 25 cents la verge.

CHENAL DE CONTRECŒUR.

On a dragué activement pendant l'automne de 1881, et continué, un peu plus lentement, en 1882, jusqu'au milieu de juin, époque à laquelle on avait atteint la profondeur de 25 pieds. Quantité de matières enlevées, 227,760 verges cubes, à raison de $12\frac{1}{2}$ cents la verge.

CAP SAINT-MICHEL ET VARENNES.

Pendant la seconde moitié de l'été de 1881 et au printemps de cette année, on a enlevé nombre de petites proéminences et battures. Quantité de matières enlevées, 32,850 verges cubes, à raison de 24 cents la verge, en moyenne.

POINTE-AUX-TREMBLES.

Les opérations de dragage ont été continuées, l'automne dernier et cet été, jusqu'à la fin de l'exercice. Quantité de matières enlevées, 88,100 verges cubes, à raison de $15\frac{1}{2}$ cents la verge.

MONTRÉAL.

Le chenal des navires, conduisant dans le port, a été convenablement approfondi à plusieurs endroits. Quantité de matières enlevées, 98,382 verges cubes, à raison de $23\frac{12}{100}$ cents la verge.

La quantité totale de matières enlevées à tous les points durant l'exercice financier terminé au 30 juin dernier, s'est élevée à 1,603,612 verges cubes ; elle était de 1,229,937 verges cubes l'année précédente.

Les frais des opérations, calculés jusqu'au 31 décembre 1881, se sont élevés à $167,301 pour 1,453,788 verges cubes ; l'an dernier, ils étaient de $147,038 pour 1,219,231 verges cubes.

Les embarcations employées sont à peu près les mêmes que par le passé, savoir : deux grands dragueurs à godets et trois dragueurs de tonnage ordinaire, aussi à godets, pour opérer dans la terre ; trois dragueurs à godets, pour opérer dans le roc ; trois dragueurs à cuiller, employés une partie du temps ; deux bateaux de levage à vapeur ; sept remorqueurs à hélice ; un remorqueur à aubes ; cinq barges pour le ervice du charbon et des forges ; neuf bacs à fond mobile et trois bacs à fond plat.

Avec respect,

JOHN KENNEDY,
Ingénieur en chef.

A M. H. D. Whitney,
Secrétaire, commission du havre de Montréal.

ANNEXE No 14.

ETAT indiquant les propriétés achetées ou vendues pour le département des travaux publics, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Date de la vente.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	Pour quel usage.	Superficie des terrains.	Prix de vente.
						$ cts.
4 juillet 1881....	P. Cullen......	Sa Majesté.........	Partie des lots de ville nos 1, 53, 54 et 100, à Charlottetown, I. du P.E.	Construction d'un hôpital de la marine......	....	1,800 00
19 do 1881....	D. McInnes	do	Partie des lots nos 9 et 10, sur les rues King et John, Hamilton, Ont.	Bureau de poste, etc.......	....	35,908 32
30 août 1881......	A. Northwood	do	Partie du lot no 94, coin des rues King et Fourth, Chatham, Ont.	Bureau de poste, etc.......	....	8,000 00
17 octobre 1881..	Sa Majesté....................	J. et W. Keough.	Vieux bâtiment situé sur la propriété achetée de A. Northwood, Chatham.	....	....	125 00
22 novembre 1881	Syndics de l'église presbytérienne du C. O. (Saint-Thomas).	Sa Majesté.........	Partie des lots nos 4 et 5, sur la rue Talbot, St. Thomas, Ont.	Bureau de poste, etc.......	132 × 122 pieds.	7,000 00
7 décembre 1881	A. H. Davidson	do	Partie du lot no 16, coin des rues Pitt et Second, Cornwall, Ont.	do	100 × 80 pieds...	8,000 00
28 février 1882 ...	Municipalité de la ville de Stratford.	do	Lot sur la rue Ontario, à sa jonction avec le côté nord de la rue Erie, Stratford.	do	....	Donné.
5 décembre 1881	Sa Grandeur l'évêque de Chicoutimi.	do	Partie du lot no 74, ville de Chicoutimi, Québec.	Hôpital de la marine.......	209 × 418 pieds .	400 00
24 février 1882 ...	Succession Wright	do	Donation d'une partie de la Réserve, sur la rue Principale, Hull, Québec.	Bureau de poste, etc.......	120 × 125 pieds..	Donné.
31 mars 1882......	F. A. Vail et autres........	do	Lot de terre dans la paroisse de Sussex, N.B	do	90 × 130 pieds..	1,600 00
4 février 1882 ...	Sa Majesté.....................	Geo. E. Franklyn	Concession par la Couronne d'une partie du terrain du pénitencier, Halifax, N.E., entre la rue Franklyn et le port.	....	100 × 100 pieds.	900 00
12 avril 1882......	Corporation épiscopale catholique romaine d'Arichat.	Sa Majesté.........	Lot connu sous la désignation de lot du collège Saint-François-Xavier, au coin des rues du Collège et Principale, Antigonish, N.-E.	Bureau de poste, etc.......	240 verg. carrées	1,750 00

A. GOBEIL.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 12 décembre 1882.

ANNEXE No 15.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION DES ARBITRES.

OTTAWA, le 26 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état des réclamations du ressort du ministère des travaux publics qui ont été déférées aux arbitres officiels, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1882.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
CHS. THIBAULT,
Secrétaire A. O.

A. M. F. H. ENNIS, secrétaire,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

ETAT des réclamations, du ressort du ministère des travaux publics, soumises aux arbitres officiels et relativement auxquelles ils ont rendu décision ou fait rapport, pendant l'exercice expiré au 30 juin 1882.

Réclamant.	Nature de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Renvoyée à un ou plusieurs arbitres.	Renvoyée pour décision ou rapport.	Montant réclamé.	Montant adjugé ou recommandé.	Date de la sentence arbitrale ou du rapport.	Observations.
					$ cts.	$ cts		
Mme Mary Patton..	Bassin de radoub, Pointe-Lévis; dommages causés pour avoir accordé un droit de passage...	4 nov. 1881 ...	Le bureau	Adjugé......	22,500 00	9,000 00	2 sept. 1882...	
Samuel Platt	Port de Goderich; dommages causés par les travaux faits dans ce port...........................	11 do ...	do	do	12,000 00 par année.	20,510 00	24 février 1882.	
R. Flaherty..........	Saint-Jean, N.-B., édifice du bureau de poste, pour avoir condamné à tort du fer employé.	27 janv. 1882...	Wm. Compton.	Rapport	....	....	....	Le réclamant a demandé que la cause fût remise.

CHARLES THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

ANNEXE No 16.

TABLEAU de l'ouverture et de la clôture de la navigation.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom du port.	Comté.	Date de la clôture, 1881.	Date de l'ouverture, 1882.	Profondeur à l'eau basse.	Observations.
				Pieds.	
Annapolis	Annapolis	Toujours ouvert		15 à 20	Dans les hivers très rudes, la glace se forme, mais les vapeurs à hélice peuvent toujours entrer dans le port.
Barrington	Shelburne	do		12 à 20	Au mouillage ; les quais sont à sec à marée basse.
Digby	Digby	do		18	Environ 10 pieds à l'extrémité du quai des vapeurs.
Halifax	Halifax	do		20 à 30	Aux quais ; de 70 à 80 pds. dans le port.
Liverpool	Queen's	do		7	Sur la "barre ;" au brise-lames Brooklyn, 24 pieds d'eau.
Lockeport	Shelburne	do		8	
Lunenburg	Lunenburg	do		12	
Parrsboro'	Cumberland	do		....	Le port est à sec.
Pictou	Pictou	4 janv. '82	24 avril	19	Aux quais ; 40 pieds dans le port.
Shelburne	Shelburne	Toujours ouvert		40 à 60	
Sydney	Cap-Breton	6 janv. '82	9 mai	48	
Windsor	Hants	11 do '82	22 mars	....	A sec.
Yarmouth	Yarmouth	Toujours ouvert		13	

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Comté.	Date de la clôture, 1881.	Date de l'ouverture, 1882.	Profondeur à l'eau basse.	Observations.
Bouctouche	Kent	1er déc.	10 mai	12	8 pieds sur la "barre."
Chatham	Northumberland	28 nov.	5 do	35 à 40	Dans le port, $17\frac{1}{2}$ pds. sur la "barre."
Dalhousie	Ristigouche	3 déc.	7 do	30	Dans le chenal sud ; 70 pieds dans le chenal du nord.
Dorchester	Westmoreland	22 do	22 mars	10	
Moncton	do	6 janv. '82	4 avril	....	A sec.
Newcastle	Northumberland	23 nov.	5 mai	30	Dans le port, $17\frac{1}{2}$ pds. sur la "barre."
Richiboctou	Kent	18 déc.	9 do	12	
Sackville	Westmoreland	21 do	15 avril	4	
Shédiac	do	2 do	9 mai	12	
Saint-André	Charlotte	Toujours ouvert		14	Dans l'intérieur du port.
Saint-Jean	Saint-Jean	do		24	A l'entrée du port, 60 pieds dans le port.
St. Stephen	Charlotte	do		6	30 pds. au débarcadère "The Ledge," 4 milles en aval de la ville.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nom du port.	Comté.	Date de la clôture, 1881.	Date de l'ouverture, 1882.	Profondeur à l'eau basse.	Observations.
Charlottetown	Queen	27 déc.	6 mai	20	40 à 60 pieds dans le courant.
Souris	King	31 do	4 do	20	A l'ext. du quai du ch. de fer, 18 pds.
Summerside	Prince	28 nov.	9 do	16	Au quai du ch. de fer, 26 à 30 pds. dans le port, eau basse, marées du print.

ANNEXE n° 10—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du port.	Comté.	Date de la clôture, 1881.	Date de l'ouverture, 1882.	Profondeur à l'eau basse.	Observations.
				Pieds.	
Baie Saint-Paul.	Charlevoix........	15 nov...	15 avril ...	Pl. de 36	
Berthier (en bas).	Montmagny........	15 do ...	15 do ...	....	
Carleton..........	Bonaventure......	22 do ...	3 mai ...	18 à 24	
Chicoutimi.	Chicoutimi........	18 do ...	18 do ...	10	
Les Eboulements	Charlevoix........	1er déc...	1er avril.	Pl. de 36	
Etang du Nord...	Gaspé......	15 oct...	21 mai ...	....	
Matane............	Rimouski.	28 nov...	10 avril ...	17	Extrémité supérieure du quai neuf, 12 pds. vieux quai, 5 pds sur la barre.
Montréal.	....	2 jan. '82	11 do ...	20	22 pds au niveau ordin. de l'eau basse.
Malbaie............	Charlevoix........	8 déc....	28 mars ...	8 à 14	
New-Carlisle	Bonaventure......	1er do ...	15 avril ...	10	A l'entrée.
Port-Daniel.	do	1er do ...	25 do ...	....	
Québec............	....	28 nov. ...	22 do ...	6 à 168	
Rimouski.	Rimouski.	25 déc. ..	22 mars ...	8	Eau basse, 10 pds 6 pcs à mi-marée.
Trois-Rivières....	....	23 nov. ...	22 avril ...	17	Au quai de la compagnie de navigation du Richelieu et de l'Ontario.

PROVINCE DE L'ONTARIO.

Nom du port.	Comté.	Date de la clôture, 1881.	Date de l'ouverture, 1882.	Profondeur à l'eau basse.	Observations.
Belleville.	Hastings..	10 déc ...	10 mars ...	5 à 9	Au bassin; 9 pds dans le chenal.
Brighton..........	Northumberland	19 do ...	27 do ...	....	
Cobourg..........	do ...	10 do ...	10 avril ...	8	
Collingwood......	Simcoe............	30 nov. ...	18 do ...	12	
Fort-Williams....	Algoma......	20 do ...	27 do ...	....	
Kincardine........	Bruce...............	20 do ...	1er mai...	9	
Kingsville	Essex...............	1er jan '82	1er avril.	7 à 9	
Petit Courant....	Algoma......	28 nov. ...	7 mai ...	....	
Meaford......	Grey................	2 déc. ...	16 mars ...	10	
Morpeth......	Kent.......	Ouvert tout l'hiver....		9	11 pds à l'extrémité extér. du bassin.
Napanee..........	Lennox............	28 nov. ...	27 mars ...	7	
Newcastle	Durham......	10 déc. ...	1er avril...	8	Le port est libre de glace presque tout l'hiver.
Oakville............	Halton......	5 do ...	17 do ...	10	
Owen Sound......	Grey................	31 do ...	20 mars ...	9	
Port-Albert.......	Huron...............	4 nov. ...	15 avril ...	6	
Port-Burwell.....	Elgin......	30 do ...	1er do ...	7 à 8	
Port-Darlington	Durham............	8 déc. ...	25 mars ...	8	
Port-Hope	Durham............	5 do ...	20 do ...	12	
Port-Stanley......	Elgin................	15 do ...	20 do ...	10	A l'entrée.
Shannonville	Hastings...........	25 nov. ...	1er avril.	6	
Baie du Tonnerre	Algoma......	15 jan. '82	28 do ...	....	
Toronto......	Toronto............	19 déc. ...	27 février.	11 à 15	
Trenton......	Hastings	6 do ...	4 avril ...	14	Dans le port. 9 pds sur la barre.
Whitby............	Ontario......	7 do ...	4 do ...	....	
Windsor	Essex...............	Ouvert tout l'hiver....		....	

PROVINCE DU MANITOBA.

Nom du port.	Comté.	Date de la clôture, 1881.	Date de l'ouverture, 1882.	Profondeur à l'eau basse.	Observations.
Winnipeg..........	Selkirk	5 nov.......	19 avril...	6	

ANNEXE No 17.

Liste des noms des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef et architectes en chef du département des travaux publics, du 1er juillet au 30 juin 1882.

Ministres.		Sous-ministres.		Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Nom.	Date de la nomination.	Nom.	Date de la nomination.	Nom.	Date de la nomination.	Nom.	Date de la nomination.	Nom.	Date de la nomination.
L'hon. Wm. McDougall	1er juil. 1867	T. Trudeau	15 mars 1864	F. Braun	8 mars 1864.	John Page......	31 oct. 1853.	Thos. S. Scott.	7 fév. 1872...
L'hon. H. L. Langevin, C.B.	8 déc. 1869..	G. F. Baillairgé.	4 oct. 1879...	S. Chapleau	4 oct. 1879..	H. F. Perley...	25 nov. 1880.	Thos. Fuller...	31 oct. 1881.
L'on. Alex. Mackenzie.......	7 nov. 1873..			F. H. Ennis.......	4 nov. 1880.				
Sir Chas. Tupper, C.C.M.G., C.B.........	17 oct. 1878.								
Sir Hector L. Langevin, C.C.M.G., C.B................	20 mai 1879.								